Vie au Grand Air

15 AVRIL 1922. — NUMÉRO 876.
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle de PUBLICITÉ
11, Boulevard des ITALIENS, PARIS

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS pour 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.

UN GRAND CHAMPION DISPARU : W. LAURENTZ

Le sport et le tennis en particulier ont fait une grande perte en la personne de William Laurentz, décédé à Paris, le 7 mars, à la suite d'une courte maladie. W. Laurentz, qui fut champion du monde, et dont nos lecteurs ont pu apprécier à de multiples reprises les articles si documentés, était, bien que belge, un des plus brillants représentants du tennis français.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright Avril 1922, by Librairie Hachette, Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"Très-Sport"

SUCCÈDE A LA "VIE AU GRAND AIR"

La *Vie au Grand Air* va être transformée d'une façon complète. Si nous avons pris cette importante décision c'est afin de plaire au lecteur et de faire mieux encore que la publication à laquelle il était habitué depuis 1898.

Oui, la *Vie au Grand Air* a 24 ans. C'est dire qu'elle date des temps héroïques et qu'elle contient intégralement toute l'histoire du sport. Elle était la revue sportive la plus luxueuse, mais elle ne correspondait plus à son programme initial.

Depuis la guerre, surtout, d'autres périodiques sont nés qui, suivant la voie que nous avons tracée, constituent un ensemble suffisant pour rendre compte de l'actualité. La *Vie au Grand Air* mensuelle se devait de modifier son genre, pour apporter une note tout à fait nouvelle, avec le souci d'édition de grand style et d'originalité qui sont de règle dans les publications Pierre Lafitte.

Transformant complètement notre revue, il nous a semblé que, pour bien indiquer le changement absolu, nous devions abandonner le titre aimé et respecté de *Vie au Grand Air* pour en choisir un plus moderne.

Certes, ce n'est pas sans un serrement de cœur que nous voyons aujourd'hui ce dernier numéro de la *Vie au Grand Air*, mais nous ne devons pas nous laisser aller à une vaine sentimentalité, car, ce n'est pas un enfant aimé que nous abandonnons, c'est une résurrection que nous fêtons.

A partir du mois prochain, la *Vie au Grand Air* laissera la place à

"Très-Sport"

Mais... que signifie cette nouvelle expression: *très sport?* On dit d'une personne se passionnant aux questions sportives, les comprenant à merveille, les discutant avec compétence, les connaissant dans tous leurs mystères, qu'elle est *très sport*. C'est plus que "sportsman", c'est mieux que "sportif".

"Très-Sport" sera... très sport!

Si nous changeons le titre, nous changerons également la forme. Il ne s'agit pas de prendre un autre vêtement et de conserver les mêmes habitudes.

La *Vie au Grand Air* donnait des comptes rendus soignés, traités avec originalité, des manifestations sportives. Mais ils étaient tardifs.

TRÈS-SPORT sera un véritable *Magazine* qui ne fera pas du compte rendu, mais qui s'inspirera de l'actualité pour ne publier que des études documentées encyclopédiques, traitées à fond. Le sportsman *qui aura lu tous les autres journaux* du mois sera assuré de trouver *du nouveau* et *rien que du nouveau* dans

"Très-Sport"

qui sera mieux qu'un livre et mieux qu'un journal.

Il comprendra en effet quatre parties :

1° **La "BIBLIOTHÈQUE de TRÈS-SPORT"**, représentant environ 3.000 lignes de texte et 40 illustrations, consacrée à une grande question sportive et traitée par une sommité. Elle constituera un *véritable petit ouvrage*. A la fin de l'année, le lecteur *pourra faire relier* ces 12 fascicules qui formeront ainsi la *bibliothèque sportive* la plus complète et la plus remarquable.

D'ailleurs, voici les titres des quatre premiers petits volumes :

MAI. — Football : *Méthode française contre méthodes étrangères,* **SOUS LA DIRECTION DE LUCIEN GAMBLIN, EX-CAPITAINE de L'ÉQUIPE de FRANCE.**

JUIN. — Cyclisme : *La tactique dans les courses sur piste,* **SOUS LA DIRECTION de GABRIEL POULAIN, EX-CHAMPION DU MONDE.**

JUILLET. — Automobile : *L'art de conduire en course,* **SOUS la DIRECTION de Ch. FAROUX et de H. PETIT.**

AOUT. — Tennis : *Du jeu de plage au style de championnat,* **SOUS LA DIRECTION DE Mlle SUZANNE LENGLEN, CHAMPIONNE DU MONDE.**

2° **UNE PARTIE MAGAZINE :** en nous inspirant de l'actualité nous choisirons les sujets les plus intéressants, les plus importants qui seront traités par les personnalités les plus indiquées par leur valeur ou leurs performances. Les illustrations seront présentées d'une façon tout à fait originale et saisissante.

3° **LA GALERIE DES CHAMPIONS :** dans chaque numéro, nous donnerons quatre pages en héliogravure, sur papier alfa de luxe, représentant quatre champions. Ces portraits artistiques seront faits spécialement pour *Très-Sport*, par les maîtres du genre, O'Doyé, Wyndham, Rehbinder.

4° **UNE PARTIE TECHNIQUE** qui sera « le coup d'œil mensuel sur les industries mécaniques ».

On voit que notre nouvelle publication sera le magazine idéal du sport. Sa haute tenue sportive et artistique prouvera qu'on peut éditer un magazine qui ne soit pas uniquement un recueil d'images, se ressemblant avec monotonie, et de comptes rendus froids et secs.

TRÈS-SPORT sera un magazine unique au monde. Il paraîtra pour la première fois, le mercredi 3 mai. Si vous voulez être *très sport*, vous devez le lire, et nous sommes certains qu'après l'avoir lu, vous deviendrez aussitôt un de ses acheteurs fidèles.

Enfin, bonne nouvelle, *TRÈS-SPORT* sera vendu 3 fr. 50 au lieu de 4 francs.

Editions Pierre Lafitte

Automobile

A PROPOS DES CONCOURS DE TOURISME PARIS-NICE

Par Henri PETIT

LA SAISON AUTOMOBILE VIENT DE S'OUVRIR A LA FOIS POUR LES VOITURES ET POUR LES MOTOCYCLES, PAR L'ÉPREUVE PARIS-NICE. — INTÉRESSANTES CONCLUSIONS EN VUE D'ÉPREUVES FUTURES

Deux épreuves automobiles fort importantes viennent d'avoir lieu, les premières de l'année, et il nous paraît nécessaire d'arrêter quelques instants notre attention sur les conséquences qu'il convient d'en tirer pour les lecteurs de *La Vie au Grand Air*.

Précisons d'abord ce que furent ces épreuves.

Paris-Nice motocyclisme et Paris-Nice automobile, que beaucoup confondirent parce que ces deux concours se déroulèrent aux mêmes dates, constituant en réalité deux épreuves complètement distinctes.

La première était réservée à tous les motocycles : c'est-à-dire bicyclettes à moteur, motocyclettes en solo ou avec side-car, et cyclecars.

Dans la deuxième, étaient admises seulement les voitures automobiles. Les règlements des deux épreuves étaient d'ailleurs complètement différents.

Alors que pour les motocycles il fallait parcourir les quatre étapes de Paris-Nice à une vitesse moyenne fixée d'avance avec toute liberté pour les conducteurs de faire à leur machine des réparations qu'ils jugeaient nécessaires en cours de route, les concurrents de Paris-Nice automobile ne se voyaient imposer qu'une moyenne extrêmement faible (30 km. à l'heure); mais, par contre, il leur était interdit de toucher à quoi que ce soit sur leur voiture, et en particulier aux organes placés sous le capot; celui-ci était, en effet, plombé et il était impossible d'y accéder.

PARIS–NICE MOTOCYCLISTE

Il semble, si l'on jette un coup d'œil sur les épreuves motocyclistes qui se déroulent depuis quelques années, que l'industrie du motocycle soit encore dans l'enfance. Les conditions imposées en effet aux concurrents sont toujours les mêmes et n'exigent pas des machines une qualité extraordinaire pour arriver sans pénalisation.

En effet, qu'est-ce pour un cyclecar moyen, par exemple, que de réaliser sur Paris-Nice une vitesse moyenne de 40 km. à l'heure ? Pas grand'chose évidemment. Aussi, est-ce sans étonnement que l'on voit classés à l'arrivée plus des deux tiers des partants.

Nous aurions voulu la sélection plus sévère. Pour cela il aurait tallu sans doute modifier les conditions imposées aux concurrents, en particulier en ce qui concerne la constatation des vitesses moyennes.

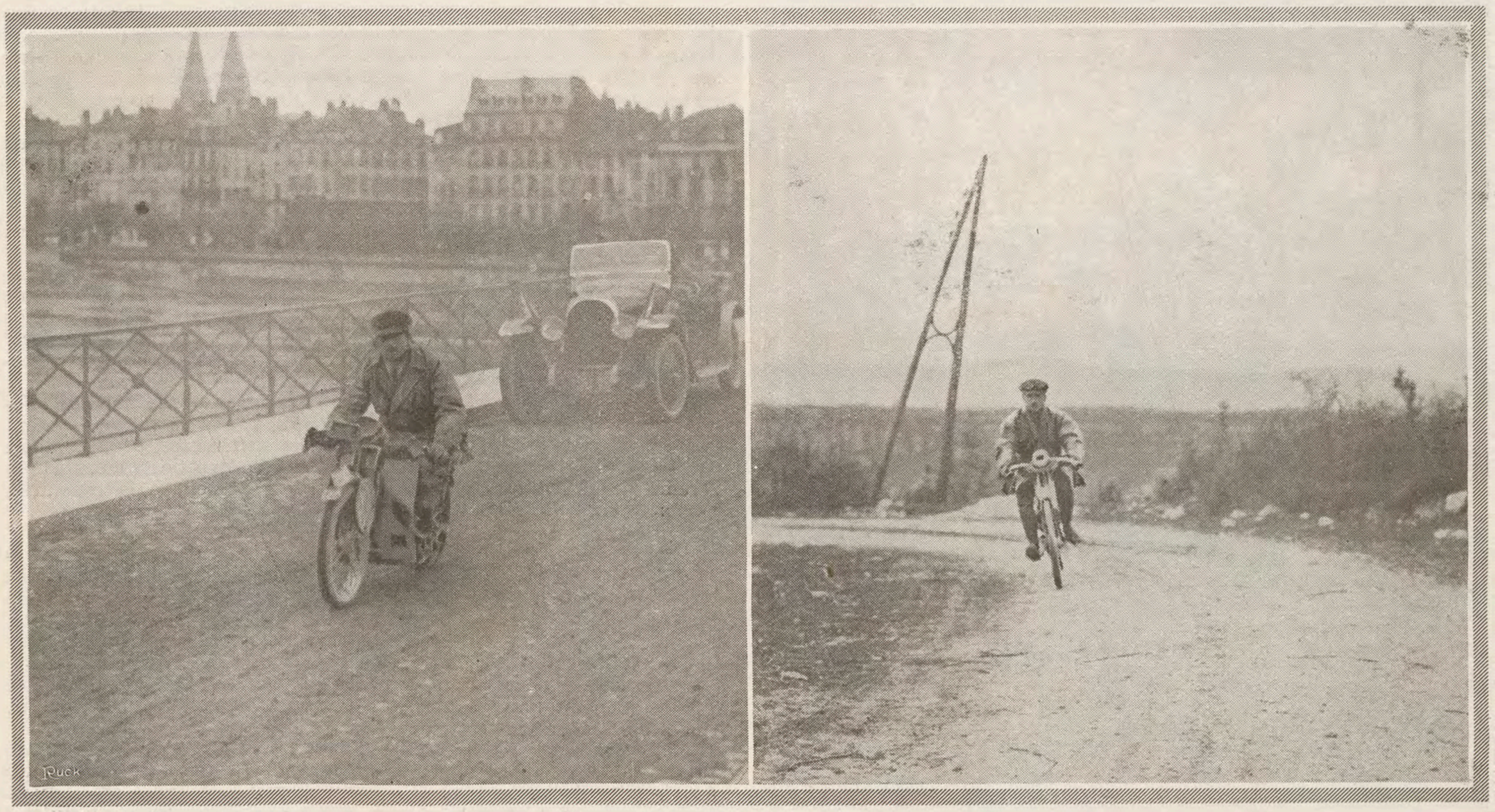
On se contente, en effet, d'imposer aux conducteurs un passage à heure fixe devant les contrôles. Libre à eux de marcher à une vitesse moyenne beaucoup plus élevée que celle qui est imposée et de s'arrêter le temps suffisant, quelque cent mètres avant le contrôle, en attendant que l'heure réglementaire arrive. Dans ces conditions, les machines relativement rapides sont nettement avantagées, puisqu'elles peuvent facilement gagner en cours de route le temps nécessaire pour une réparation éventuelle. Le seul procédé pour obliger effectivement les concurrents à observer tout le long de la route une vitesse moyenne donnée, c'est d'installer des contrôles secrets dans l'intervalle des contrôles fixes.

CRITÉRIUM INTERNATIONAL DE TOURISME PARIS – NICE

C'est le titre officiel que portait l'épreuve réservée aux voitures. Elle consistait, celle-ci, à parcourir les 1.000 kilomètres qui séparent Paris de Nice à une vitesse moyenne, comprise entre 30 et 40 kilomètres à l'heure, avec les principaux organes de la voiture plombés, et le capot également plombé.

Mais les concurrents de Paris-Nice n'ont été classés qu'après avoir pris part, après leur arrivée à Nice, à toute une série d'épreuves, dite « Concours de la voiture complète », et qui consistait en une course de côte (côte de la Turbie), une épreuve de démarrage sur un kilomètre, suivie d'une épreuve de freinage, une épreuve de marche au ralenti sur 200 mètres, un concours de braquage, etc.

Chacune de ces épreuves donnait lieu à un classement basé sur l'attribution d'un certain nombre de points de pénalisation, calculés



NAAS, SUR MOTO A. B. C.

L'excellent champion Naas, sur moto A. B. C., se classa 1er de la catégorie des 500 cmc. dans Paris-Nice. Naas, Borghotti et Rolly Gonnet couvrirent les 1.100 kilomètres sans le moindre incident.

BAUDELAIRE, SUR GRIFFON SICAM

Baudelaire, sur Griffon Sicam, 1er des bicyclettes à moteur. Pour la première fois que ces engins étaient admis à participer à semblable épreuve, la Griffon-Sicam fit le parcours complet dans les délais.

REPUSSEAU, SUR QUADRILETTE PEUGEOT

La quadrilette Peugeot, munie d'amortisseurs Hartford, pilotée par Repusseau, gagna les cyclecars 750 cmc., confirmant les qualités d'endurance et de régularité du véhicule qui obtient tant de succès.

TROUCHE ET SON EVANS CYCLOMOTEUR

Trouche accomplit une performance remarquable sur son Evans Cyclomoteur, arrivant à Nice le premier des bicyclettes à moteur, *toujours sans pédales*, avec une heure et demie d'avance sur l'horaire prévu.

suivant un barème établi par l'Automobile Club de Nice. C'est ainsi, par exemple, que, dans la course de côte, une pénalisation de 10 points par seconde était infligée aux concurrents ayant réalisé un temps supérieur au temps du meilleur. Pour le freinage, c'était un point par centimètre de la distance d'arrêt. Pour la souplesse, un point par seconde, etc.

L'expérience a montré que le nombre de points, dont les concurrents ont été pénalisés, a oscillé entre 3 et 7.000 ; si l'on veut bien considérer que les pénalisations infligées aux concurrents qui ont ouvert leur capot en cours de route ont été de 500 points seulement, et, lorsque la réparation a eu lieu à l'étape devant un commissaire, la pénalisation maximum n'étant que de 100 points, on voit que, dans le classement général, la régularité de marche pendant le parcours Paris-Nice passe tout à fait au second plan.

Donc, nous pensons qu'il eût été peut-être plus intéressant de séparer complètement l'épreuve de tourisme proprement dite, qui consistait à franchir les 1.000 kilomètres qui séparent Paris de Nice, des épreuves subséquentes dites de la voiture complète.

Il est admis aujourd'hui que toutes les voitures automobiles sont bonnes, c'est-à-dire que toutes font un usage suffisant généralement en relation avec le prix auquel on les a payées. Cependant, certaines d'entre elles sont plus ou moins pratiques : telle, par exemple, nécessite tous les 100 kilomètres un changement de bougies; dans telle autre, un détail mal étudié oblige le conducteur à s'arrêter de temps en temps et à avoir recours à sa trousse d'outils.

Or, un concours de tourisme, tel que Paris-Nice, a précisément pour but de montrer au public que les voitures qui satisfont aux dures conditions imposées sont capables d'effectuer un parcours très long sans que le conducteur ait à toucher à aucun organe mécanique.

Il aurait donc fallu, à notre avis, mettre davantage en lumière le mérite des concurrents qui ont accompli le parcours sans pénalisation, en effectuant un classement spécial entre ces concurrents.

On objectera peut-être à cette manière de voir que, dans le cas qui nous occupe, la plupart des concurrents auraient été classés premiers. Sur les 16 voitures partantes, en effet, le nombre de celles qui furent l'objet de pénalisation en cours de route fut singulièrement faible ; mais ce n'est pas là une objection bien sérieuse : il ne me choquerait nullement que sur 16 concurrents il y en eût 10 de classés premiers ex-æquo.

Mais si l'on veut qu'il y ait effectivement un premier et un seul premier, il est un autre moyen d'y arriver : que l'on fasse simplement un règlement plus sévère pour les conditions de la route ; je m'explique :

Le règlement imposait, en effet, simplement d'aller de Paris à Nice sans toucher à aucun organe plombé. La vitesse moyenne imposée aux concurrents était extrêmement faible, puisqu'elle correspondait à 30 kilomètres à l'heure ; or, nous avons vu que dans le concours de tourisme étaient engagées des voitures qui dépassaient le 100 à l'heure en palier : n'est-il pas un peu enfantin de n'exiger de ces voitures que du 30 de moyenne ?

Je sais bien qu'un concours ne peut pas, ne doit pas être une course de vitesse, mais pourquoi ne pas élever la vitesse moyenne imposée et demander, par exemple, 50 kilomètres à l'heure de moyenne, en déduisant, si l'on veut, les deux heures nécessaires au déjeuner ? Je suis certain que chez tous les concurrents de Paris-Nice on trouverait l'unanimité pour approuver cette suggestion.

Il ne s'agit pas, bien entendu, de mettre hors de course tous ceux qui auraient dépassé la vitesse moyenne imposée, mais des points de pénalisation auraient pu frapper les retardataires et permettre ainsi d'obtenir un classement facile.

Je vais plus loin. Que demande à sa voiture le touriste propriétaire ? De le transporter rapidement, sûrement, et à aussi peu de frais que possible. Pourquoi, par conséquent, ne pas tenir compte de la consommation réalisée lors du concours ? Quoi de plus facile que de plomber au départ de chaque étape les bouchons de réservoir, et de ne permettre le ravitaillement qu'en présence d'un commissaire ? La réalisation pratique de la vérification de la consommation apparaît donc comme extrêmement facile.

On objectera sans doute que les concurrents présentaient des voitures de puissance très variable, et qui, par conséquent, devaient réaliser des consommations notablement différentes sur le même parcours : d'accord, mais quoi de plus simple que de déterminer un barème fixant l'allocation d'essence proportionnelle à la cylindrée, par exemple, au-dessous de laquelle il y aurait lieu à pénalisation.

PRÉPARATION DE LA VOITURE

La préparation de la voiture ne consiste, en somme, qu'en une vérification du fonctionnement de tous les organes, et en des précautions contre les petites pannes sans importance pour un touriste, qui amènerait fatalement une pénalisaton pour un concurrent, puisqu'elle l'obligerait à déplomber son capot.

Examinons donc avec un soin tout particulier les organes d'une voiture qui sont protégés par le capot et auxquels, par conséquent, il nous sera interdit de toucher.

Tout naturellement on pense d'abord aux bougies : les bougies d'allumage sont, en effet, et étaient surtout autrefois les organes les plus fragiles du moteur, et il y a une dizaine d'années on pouvait compter que ce n'était que tout à fait exceptionnellement qu'une étape un peu longue pouvait être parcourue sans qu'on ait besoin de décrasser ou de remplacer une bougie.

Il en est autrement aujourd'hui, heureusement, grâce d'abord au perfectionnement de ces bougies, mais surtout au perfectionnement du moteur.

Avec un moteur bien fait, c'est-à-dire un moteur où les bougies sont bien placées, si le carburateur est bien réglé et le graissage convenable, une bougie ne doit pas s'encrasser.

On sait qu'avec les moteurs modernes à haut rendement, on est exposé à constater dans les bougies un défaut différent de l'encrassement : très souvent, en effet, les bougies chauffent et rallument. Mais puisque, dans un concours de tourisme par définition, on n'a pas à réaliser de grandes vitesses, on n'aura jamais intérêt à prendre un moteur trop poussé pour le mettre en ligne. Si, par hasard, la voiture avec laquelle on désire concourir comporte un moteur de ce genre, on n'aura pas l'occasion, en cours de route de le pousser à fond et, par conséquent, jamais les phénomènes d'auto-allumage par les bougies ne devront se manifester, étant entendu naturellement que les bougies sont de bonne qualité.

Il faut donc avant tout choisir des bougies de bonne qualité. Qu'entend-on par là ? Le chauffage des bougies se produit surtout dans les conditions normales, lorsqu'il y a une fuite dans les joints de la bougie. Si les bougies que l'on emploie comportent des joints, il y aura donc lieu de bloquer solidement les organes de fixation. Quant à nous, nous préférons toujours employer des bougies sans joints qui ne présentent, à ce point de vue, aucun aléa.

Même en s'adressant à un constructeur de bougies d'excellente marque, on est exposé à tomber accidentellement sur des bougies mauvaises. Il serait donc souverainement imprudent de partir avec des bougies neuves, et il conviendra, au contraire, de mettre en service les bougies que l'on se propose d'utiliser pendant environ un millier de kilomètres, pour voir si aucune d'elles ne donne des signes de faiblesse (électrode qui s'allonge, isolant qui se fend, etc.).

Nous remarquions tout à l'heure que, pour qu'une bougie ne s'encrasse pas, il convenait que le carburateur fût bien réglé. C'est là un point qu'ignorent trop de conducteurs d'automobiles.

Si une bougie s'encrasse, en effet, et qu'il se dépose sur son isolant et à l'extrémité de son culot des crasses charbonneuses, ces crasses peuvent provenir soit de la combustion incomplète de l'essence, soit plus généralement de la décomposition de l'huile de graissage qui a remonté au-dessus du piston.

Pour éviter les produits de combustion incomplète de l'essence, il suffit naturellement que cette essence soit brûlée complètement, et que, par conséquent, le carburateur soit réglé plutôt pauvre; on sera assuré de la sorte de n'avoir aucun dépôt charbonneux provenant du carburant.

Quant à l'huile, il est presque impossible de l'empêcher de remonter au-dessus des pistons. Il n'y a donc qu'à s'arranger pour que le lubrifiant qui accède à la chambre d'explosion soit brûlé en même temps que les gaz carburés; cette combustion sera possible si, dans les gaz carburés, il y a un excès d'air suffisant, en d'autres termes, si le carburateur est règlé assez pauvre.

Donc, pour un concours de tourisme, effectuer un réglage pauvre du carburateur.

Les carburateurs modernes possèdent, en général, un correcteur qui permet au conducteur de faire varier à son gré, dans de certaines limites, la richesse du mélange. Si l'on a encore un carburateur d'ancien modèle ne possédant pas de correcteur, on sera obligé de conserver une allure basse quand le moteur sera encore froid : c'est d'ailleurs un inconvénient de minime importance.

Les bougies ne nous donneront donc pas d'ennui par elles-mêmes, si nous prenons la précaution que nous venons d'indiquer avec les accessoires qui les touchent de près, comme les fils d'allumage qui vont de la magnéto jusqu'à l'électrode isolée.

Il faudra organiser les attaches de ces fils de telle façon qu'ils ne risquent pas de se défaire pendant la route. Aussi, dans ce but, nous préférons, aux attache-fils les plus perfectionnés, la fixation de cosses au bout des fils, et le serrage de ces cosses sur les électrodes par des écrous. Quelques coups de matoir à l'extrémité des bornes derrière les écrous empêcheront ceux-ci de s'échapper, même s'ils viennent à se desserrer.

Il conviendra de vérifier également la qualité de l'isolant des fils d'allumage : se méfier des fils trop vieux dont le caoutchouc est fendillé et qui peuvent donner lieu à court-circuit lorsqu'ils sont voisins d'une paroi métallique.

Côté magnéto, on vérifiera l'état des vis platinées, et un nettoyage général de la magnéto, suivi d'un bon graissage, suffira pour qu'on n'ait pas à s'en préoccuper pendant le parcours.

Il conviendra de supprimer le fil de masse. Il peut donner lieu, en effet, à des ennuis si son isolant se coupe et s'il fait court-circuit. On en sera quitte pour arrêter son moteur en étranglant les gaz.

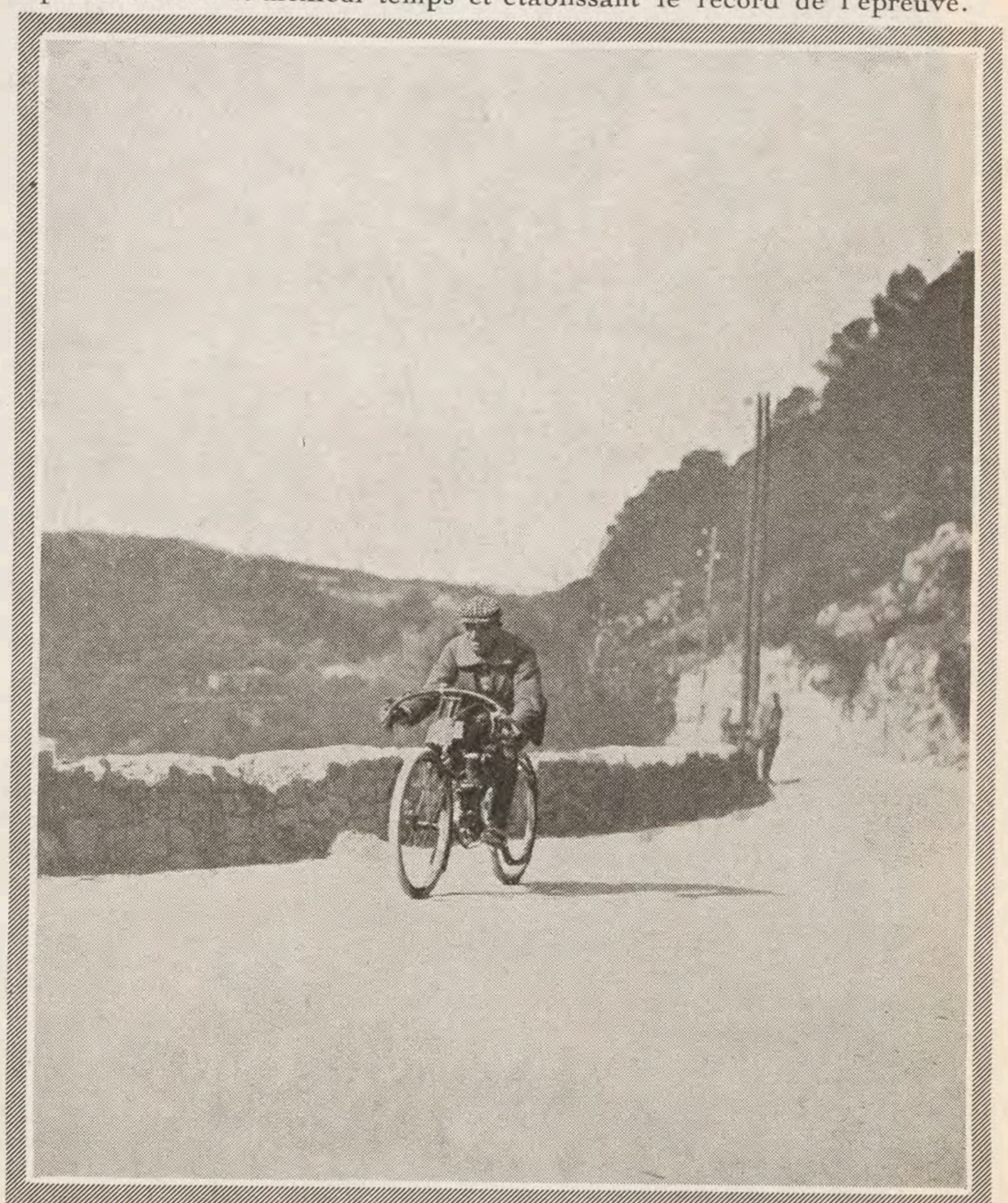
Voyons maintenant le côté carburateur : une panne fréquente c'est l'obstruction du gicleur par une saleté contenue dans l'essence. C'est là chose bien difficile à éviter d'une façon absolue ; on peut néanmoins mettre toutes les chances de son côté par des précautions convenables.

Tout d'abord, il faut démonter le réservoir et l'exhausteur de la voiture de façon à pouvoir les rincer soigneusement et en enlever la moindre particule solide qui pourrait se trouver à l'intérieur, ensuite, on agencera les tuyaux d'alimentation du carburateur de telle sorte qu'ils ne puisent pas l'essence exactement au fond du réservoir ni de l'élévateur. Leur extrémité devra se trouver, par conséquent, à quelques centimètres au-dessus des fonds, de telle sorte que s'il y a des impuretés dans l'essence, elles se déposent et ne soient pas aspirées dans la tuyauterie.

Bien entendu, il sera prudent de disposer un filtre sur la tuyauterie, entre la nourrice et le carburateur. On agira sagement en plaçant ce filtre à portée de la main, en dehors du capot. Le meilleur filtre pour empêcher le passage des poussières est le filtre en peau de chamois. Il

AGUERO, SUR MORGAN

Dans la course de côte de la Turbie, Aguero, sur cyclecar Morgan, se classa premier de la catégorie des 1.100 cmc., accomplissant le parcours dans le meilleur temps et établissant le record de l'épreuve.



ROLLY, SUR GRIFFON-SICAM

Rolly, sur Griffon-Sicam, finit premier des bicyclettes à moteur dans la course de côte de la Turbie. Viollet, sur une machine de même marque, gagna la même catégorie dans la course de côte du Cœur-Volant.

n'a qu'un inconvénient, c'est que le passage de l'essence à travers la peau est assez lent, et quand, au moment du départ, le carburateur est complètement vide, il faut attendre un temps relativement long pour lui permettre de se remplir.

En tout état de cause d'ailleurs, le filtre devra avoir une grande surface filtrante pour éviter qu'il ne se bouche en cours de route.

L'obstruction du filtre aurait, en effet, de très graves inconvénients puisque, par hypothèse, il est impossible de le démonter. Le passage d'une petite impureté solide dans la pompe n'aurait, par contre, d'autre inconvénient que de risquer de rayer un peu un coussinet, ce qui, somme toute, n'est pas bien grave et n'arrête pas le moteur.

Si nous conseillons de supprimer le filtre placé sur l'aspiration de la pompe, il faut, au contraire, conserver celui qui se trouve au bouchon de remplissage du carter, et même le renforcer si possible : c'est de sa finesse, que dépend la pureté de l'huile qui arrivera dans le réservoir.

Un autre point qu'il convient de vérifier très soigneusement, ce sont les joints de circulation d'eau. Ils doivent être méticuleusement vérifiés, munis d'un collier d'un diamètre convenable. On agira prudemment en renouvelant avant le départ tous les raccords en caoutchouc qui, s'ils sont vieux, peuvent se fendre ou se percer.

En général, on ne plombe pas le bouchon du radiateur dans les concours : il est loisible, par conséquent, de remettre de l'eau si on vient à en manquer.

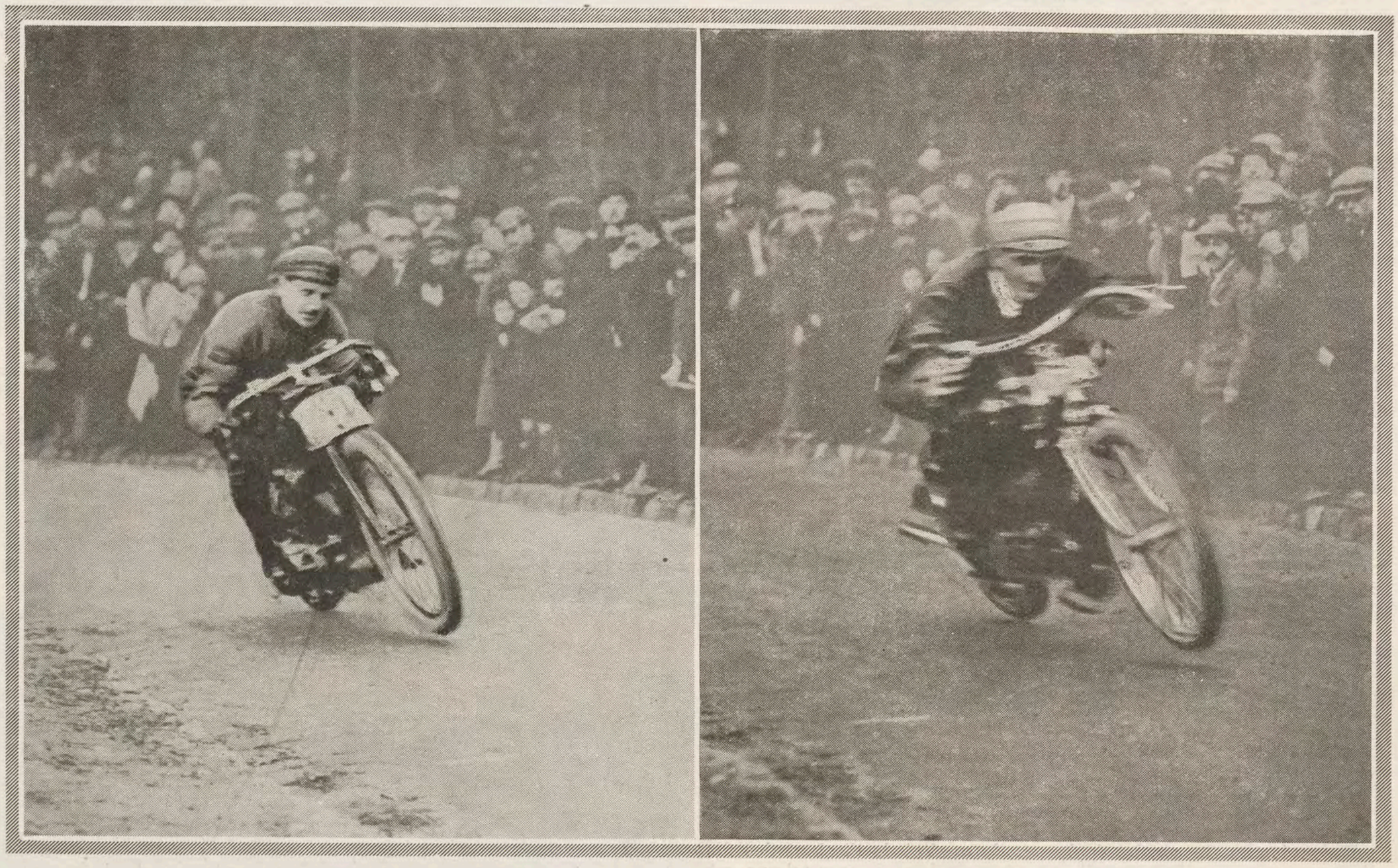
Si, au contraire, on interdisait l'ouverture du bouchon du radiateur, il serait prudent de mélanger à l'eau de celui-ci un produit anti-fuite qui obture automatiquement les fissures qui peuvent se produire, soit dans le radiateur, soit dans la canalisation : on trouve ces produits dans le commerce sous des noms variés.

Le ventilateur des voitures est généralement commandé par une courroie : si le concours n'a pas lieu par un temps très chaud, nous sommes d'avis qu'il faut supprimer cette courroie et se passer par conséquent du ventilateur. La courroie du ventilateur peut, en effet, sauter en cours de route et, si elle saute lorsque le moteur tourne vite, causer certains désordres sous le capot.

Restent les appareils électriques, dynamo, accumulateurs et démarreur : la batterie devra être neuve autant que possible ; quant à la dynamo, si elle est de bonne marque, il n'y a pas lieu de se préoccuper d'elle, pas plus que du démarreur. On se contentera de bien vérifier les connexions et les balais : remplacer ceux-ci si leur état d'usure le rend nécessaire.

Au cours des essais préliminaires, à l'épreuve, on se rendra compte du bon fonctionnement de tous les organes de la voiture : embrayage, boîte de vitesse, pont, direction, freins, etc. Un dernier conseil : ne pas attendre le dernier jour pour faire les dernières réparations au règlage ; il faut, pour mettre toutes les chances de son côté, que toutes modifications ou réglage faits sur la voiture aient été contrôlés par une certaine durée de marche pour qu'on soit bien sûr que rien ne cloche dans tout le châssis.

Henri PETIT.



PÉAN, SUR PEUGEOT

Dans la course de côte du Cœur-Volant, le champion et totalisateur de records Féan, sur motocyclette Peugeot 750 cmc., réalisa la plus grande vitesse de la journée en montant la côte en 31 secondes, départ arrêté, ce qui constituait le meilleur temps de toutes les catégories.

G. JOLLY, SUR ALCYON

Dans la course de côte du Cœur-Volant, Jolly, sur motocyclette Alcyon de 500 cmc., gagna sa catégorie, tandis que, dans la même épreuve, Alcyon remportait également les catégories de 250 cmc. avec Jolly et 350 cmc. avec Marc, confirmant l'excellence de sa fabrication.

"A TRAVERS LES USINES"

LE CYCLE-CAR MATHIS

Le concours motocycliste Paris-Nice a mis en lumière la qualité des engins qui y ont pris part. Dans la catégorie des 750 centimètres cubes, on n'a pas été sans remarquer que le nouveau cycle-car Mathis, dont nous avons eu l'occasion déjà de citer la création, s'est taillé un brillant succès en se voyant attribuer la première place de ce concours difficile.

Le châssis de ce cycle-car, que nos lecteurs ont pu examiner au Salon, est particulièrement séduisant par la simplicité de ses lignes et le fini de son exécution. C'est une petite voiture en réduction, et l'on sait que toutes nos préférences vont vers ce mode de réalisation de l'engin léger nouveau appelé à un si grand avenir.

PREMIÈRES COURSES

Le 12 février, en Suède, le R. A. C. organisait, une course de vitesse sur un parcours de 16 kil. circuit fermé, à parcourir six fois. La Voisin de Eklimd prit la première place des voitures de tourisme avec quatre places occupées, à une vitesse moyenne de 69 kil. Le meilleur temps fut fait par Osterman sur Minerva, premier des voitures de course, à une moyenne de 71 kil. 600.

A la course de côte d'Allauch, Bablot, sur Voisin type commercial, fait le meilleur temps de la journée et s'adjuge le record de la côte à plus de 105 de moyenne sur une rampe de 10 %.

Le 19 février, sur le circuit de Marly, dans la catégorie des bicyclettes à moteurs, Violet, sur Griffon-Sicam, termine sans pénalisation. Dans la catégorie des cycle-cars 750 cmc. seuls sont classés grands vainqueurs Letailleur, Camuzet et Laville, tous trois sur quadrilette Peugeot.

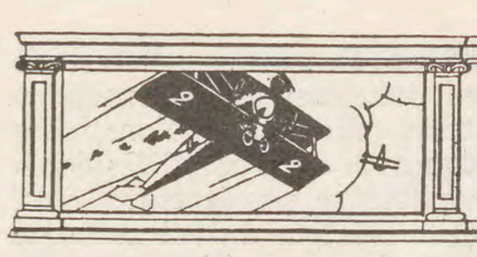
Ces performances, les premières de la saison, sont toutes à l'honneur du carburateur Zenith, qui équipait tous les véhicules précités.

LA TORCHE « LUCIFER »

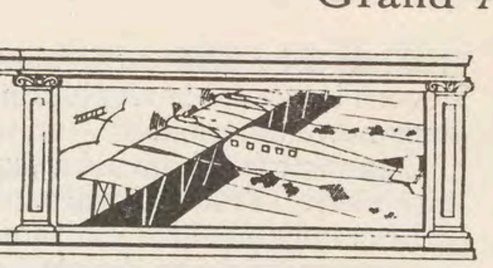
La torche « Lucifer », que vient de créer la Maison Mestre et Blatgé, constitue un éclairage portatif qui sera certainement appréciée par tous les possesseurs d'automobile.

Cette torche se compose d'un tube terminé par une forte pointe en acier, et portant à son extrémité une douille nickelée faisant robinet, et un bec. L'intérieur du tube est rempli d'acétylène dissous en quantité suffisante pour fournir une heure et demie de lumière, avec un bec de 20 litres. La dimension de la torche est de 50 centimètres de longueur sur 35 millimètres d'épaisseur ; elle est donc d'un maniement et d'un logement faciles.

Grâce à sa pointe en acier, elle peut se fixer n'importe où.



Aviation



L'AVIATION COMMERCIALE DE NUIT

Par Jacques MORTANE

A PARTIR DU 1er MAI, SUR LA LIGNE AÉRIENNE PARIS-LONDRES, COMMENCERA A FONCTIONNER UN SERVICE RÉGULIER NOCTURNE — IL EST A SOUHAITER QUE CET ESSAI DEVIENNE LA RÈGLE SUR TOUS LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS PAR AVIONS — LES AVANTAGES DE L'AVIATION DE NUIT

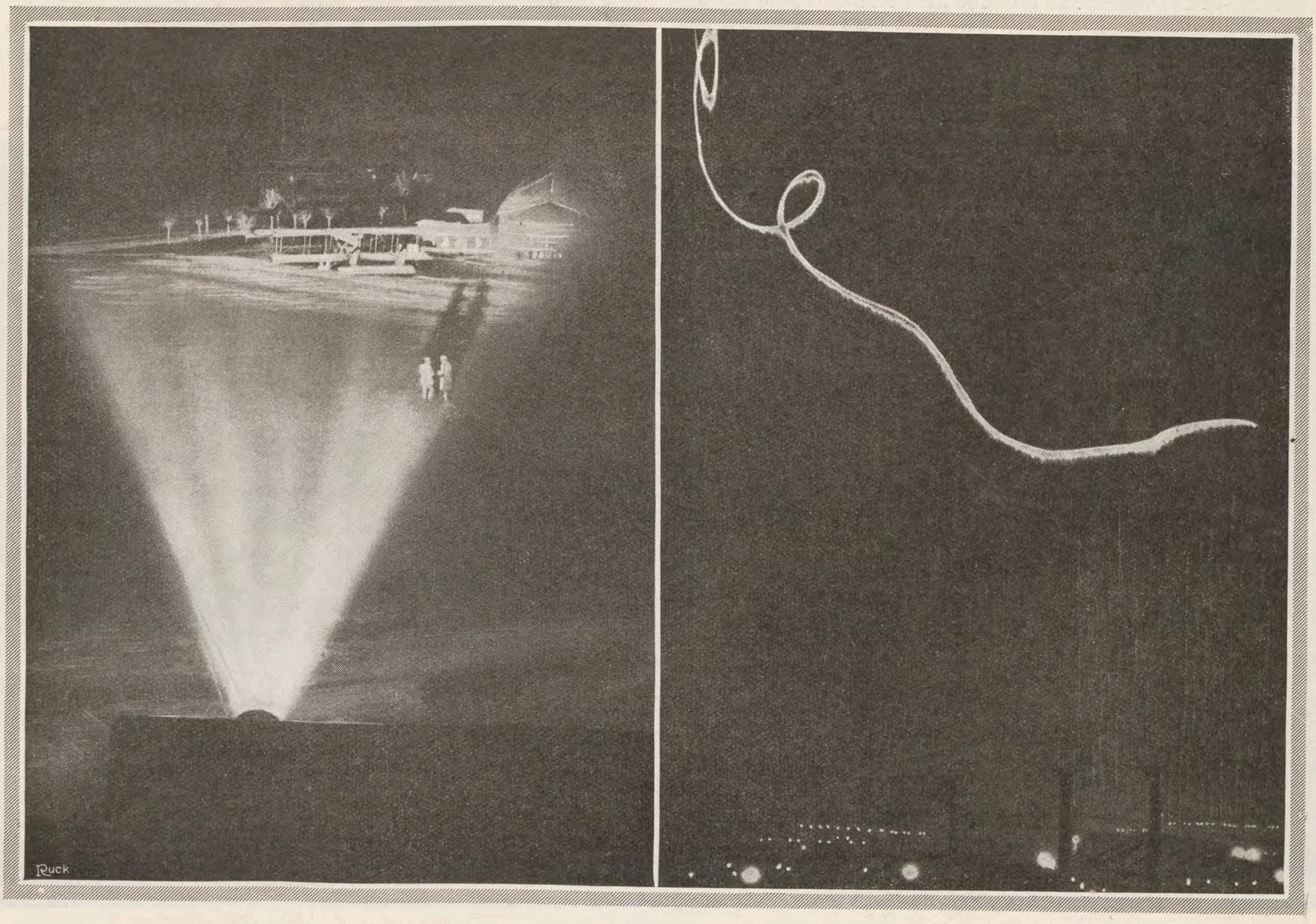
Grace aux efforts de notre ministre de l'Air, M. Laurent Eynac, qui fut, pendant la guerre, un héroïque bombardier de nuit, nous allons enfin être dotés sur la ligne Paris-Londres d'un service nocturne régulier par avions. A partir du 1er mai, nous aurons un trafic quotidien, qui ne craindra plus les ténèbres.

On peut s'étonner qu'il ait fallu près de quatre ans pour reprendre une habitude que tant de pilotes avaient acquise à la guerre. Les raids de nuit étaient incessants. Certes, au début, ils paraissaient un défi lancé à la mort. Nous frémissions lorsque nous voyions s'envoler un de ces avions transformés en chauves-souris. Il est même assez juste de rendre hommage au premier pilote ayant tenté cette « folle imprudence » de s'élancer dans l'espace, lorsque le crépuscule était tombé. C'était le lieutenant Laurens, devenu commandant, l'un de nos plus glorieux as du bombardement nocturne.

LES ORIGINES DU VOL NOCTURNE Il faut reconnaître qu'avant lui, pour battre des records de durée, des pilotes civils français, Rost entre autres, avaient fait des exhibitions de nuit sur aérodrome. Ils choisissaient des périodes de pleine lune, se maintenaient à quelques mètres du sol et ne dépassaient pas les limites du terrain. D'autres accomplissaient des vols à la chute du jour et allumaient des lampes électriques de diverses couleurs, dissimulées dans les plans. Deux pilotes militaires exécutèrent également, avant la guerre, des vols de nuit, audacieux pour l'époque, à Buc, au camp de Châlons, à Epinal. Quittant l'aérodrome, même par temps sombre, ils firent des sorties sur la campagne et emmenèrent des passagers. Le terrain d'atterrissage était indiqué par des feux d'essence.

A la même époque, des pilotes allemands firent des essais à Johannisthal. Ils expérimentèrent divers systèmes d'éclairage de piste. Plusieurs réussirent de très belles performances, tenant l'air jusqu'à vingt et vingt-quatre heures sans escale. L'ennemi semblait donc avoir de l'avance sur les Alliés.

Au début de la guerre, la reconnaissance nocturne n'était même pas envisagée. Le réglage de tir de nuit n'était pas prévu. Quant à l'aviation de bombardement, elle n'existait pas. A plus forte raison, ne pouvait-on attacher aucune importance aux randonnées offensives qui seraient faites à la faveur des ténèbres.



LA NAPPE LUMINEUSE
Le projecteur éclaire le sol de l'aérodrome pour permettre aux avion de voir, exactement comme en plein jour, l'endroit où ils vont se poser

FUSÉES LUMINEUSES
Ce cliché a été pris tandis qu'un aviateur, faisant des loopings pendant la nuit, allumait des fusées lumineuses qui suivaient ses évolutions.

C'est donc aux recherches du lieutenant Laurens que nous devons la véritable révolution qui allait avoir une telle importance dans notre aviation.

Comment fut-il amené à tenter la première expérience ? L'aventure mérite d'être rappelée.

Le commandement était fort inquiet des mouvements de troupes qui se produisaient du côté de la Main de Massiges. Il désirait avoir des renseignements par avions. Mais cette région était défendue d'une façon telle qu'on n'osait pas y envoyer d'appareils. Que faire ? Le lieutenant Laurens se proposa : « Si les tranchées sont occupées, dit-il, la nuit, les Allemands, qui savent qu'on ne vole pas, ne se méfient point et doivent avoir des lumières. Donc, à l'observation de ces lumières, je me rendrai exactement compte de ce que nos troupes ont devant elles. »

Délibérément, il partit de Suippes, à 4 heures de l'après-midi, le 3 octobre 1914, avec le lieutenant de La Rochefoucauld comme passager. L'appareil — un Voisin — n'était pas muni de phares. Il s'éleva jusqu'à 1.800 mètres au-dessus de nos lignes à la nuit tombante. Les localités, parcs, positions d'infanterie et d'artillerie qui étaient aperçus très nettement, quelques instants avant, commençaient à s'effacer et leur présence n'était bientôt décelée que par les nombreux feux de bivouac qui s'allumaient de toutes parts. Cette transition entre le jour et la nuit, ces lumières permettaient au pilote de repérer la région ennemie qu'il se proposait de survoler. C'est ainsi que, depuis Ville-sur-Tourbe, il situait avec facilité Rouvroy, Ripont, Tahure, Bouconville, Nohant, Autry. Il remarquait, d'autre part, que la vallée de la Tourbe, prenant l'aspect d'une ligne très sombre et continue, marquée de loin en loin par les feux de Vargemoulin, Laval, Saint-Jean, etc.. constituait un excellent repère pour le retour.

Dégagé du souci de l'orientation, certain de ne pas s'égarer, le lieutenant Laurens se dirigeait vers Cernay-en-Dormoy et lançait trois obus de 90 (les premiers précipités dans les ténèbres) sur des bivouacs. Il allait ensuite vers Tahure, où il jetait à nouveau trois bombes. Prenant la direction du Sud-Est, le pilote mettait le cap sur Ville-sur-Tourbe, reconnaissait au passage Maisons-en-Champagne, la cote 199 avec leur puissante position d'artillerie dont la ligne de batteries était assez perceptible, puis distinguait les feux des bivouacs des réserves établies près de la Butte-du-Mesnil. Il était alors à 1.000 mètres. Il franchissait les tranchées à 800 mètres, les voyait d'une façon très nette et se dirigeait vers Châlons. S'étant égaré du côté de la Croix-en-Champagne, il s'orientait à la boussole vers le S.-O. pour couper la route Sainte-Menehould-Châlons. Il atteignait cette route à la voie romaine et, la suivant à 500 mètres de hauteur, arrivait à Châlons, sans autre incident, vers 5 h. 35. Deux lignes de feux parallèles éclairaient le terrain d'atterrissage : le pilote se posait entre elles. Ebloui, ne voyant presque pas le sol, le créateur du vol nocturne de guerre se posa néanmoins sans aucun dommage (1).

Les observations rapportées de cette envolée historique sont intéressantes à rappeler aujourd'hui où voler la nuit, après être devenu parfaitement normal, va constituer peu à peu la règle dans les transports aériens :

« *Orientation.* — Nécessité de connaître le terrain dans tous ses détails, pouvoir se diriger sans carte sur ce terrain pendant le jour. Avantages de repérage à la nuit tombante de la zone à explorer.

« *Visibilité.* — A 1.200 mètres, par nuit d'obscurité moyenne, on ne distingue que les feux, les eaux (étangs, rivières), les lignes sombres et continues (vallées). Vers 800 mètres, apparaissent les localités, parcs (sans feux), bois, retranchements, routes bordées d'arbres. A 500 mètres, les détails du sol se précisent et la direction devient aisée en suivant les cours d'eau, les routes, les voies ferrées, etc.

« *Eclairage de bord.* — Une lampe de poche est indispensable pour éclairer les appareils de bord, mais ce n'est là qu'un moyen de fortune peu sûr, donnant une lumière trop vive.

« *Atterrissage.* — Mieux vaut l'obscurité complète que des grands feux éblouissant le pilote au moment de l'atterrissage. »

On se souvient de ce que devint le vol nocturne, grâce aux expériences de cet héroïque précurseur. Toutes les nuits, quelque soit le temps, des avions s'en allaient loin à l'intérieur des lignes de l'adversaire, se fiant à la boussole, n'ayant aucun repère, se dissimulant pour ne pas être aperçus par les canons anti-aériens, découvrant, malgré l'obscurité complète, l'objectif indiqué et accomplissant des raids merveilleux, tels ceux du regretté Marchal, volant toute la nuit, survolant Berlin, traversant l'Allemagne entière, et le premier bombardement nocturne d'Essen par le sous-lieutenant Gallois, sans rappeler tant d'autres prouesses qui pouvaient permettre de croire que, la paix signée, le trafic commercial de nuit ne tarderait pas à être organisé.

Il n'en était rien. On se rappelle les méfaits de l'Organe de

(1) Histoire de la Guerre aérienne, par Jacques Mortane.

UN CLICHÉ UNIQUE
Ce cliché, le seul du genre, a été pris la nuit par un aviateur pendant un orage. Le pilote a eu la chance de prendre la photographie de l'éclair illuminant les ténèbres.

LES PROJECTEURS SUR LES VILLES
Projecteurs installés sur l'Automobile-Club de France. On pourrait établir dans les agglomérations quelques projecteurs semblables, dont les faisceaux dirigeraient les avions de nuit.

Coordination Générale de l'Aéronautique qui faillit tuer notre aviation et qui s'empressa de faire sombrer dans l'oubli le vol nocturne. Lorsque, grâce à M. P.-E. Flandin d'abord, à M. Laurent Eynac ensuite, notre flotte aérienne reprit goût à la vie, il ne fut pas davantage question de trafics de nuit. Les Sociétés commerciales semblaient redouter ces extravagances : la guerre était déjà oubliée, la mentalité de 1914 était revenue.

Notre ministre de l'Air, M. Laurent Eynac s'astreignit à convaincre les timorés et finit par triompher, — non sans mal, — puisque, à partir du 1er mai, le normal va devenir une réalité.

LES AVANTAGES DU TRAFIC DE NUIT

Il n'est pas douteux que la locomotion aérienne ne peut qu'être boiteuse tant qu'elle fonctionnera seulement pendant les heures de lumière. On ne conçoit pas un moyen de transport s'arrêtant dès que l'obscurité surgit et attendant, pour se remettre en route, les premières lueurs du jour. Le temps gagné pendant le vol est ainsi perdu durant les arrêts.

L'avantage considérable présenté par l'avion est la vitesse, mais qu'importe si, après avoir parcouru 300 kilomètres en moins de 2 heures, on doit attendre le bon plaisir de la clarté pendant 8 heures !

L'absence de trafic nocturne ne peut que restreindre l'affluence des passagers. L'avion est un moyen d'aller plus vite que par n'importe quel procédé terrestre, donc tirons-en tous les bénéfices. Il n'est pas plus dangereux de voler la nuit que le jour. Même l'atmosphère est souvent plus calme.

Lorsque les lignes posséderont l'installation complète nécessaire, il sera aussi facile d'évoluer dans l'obscurité qu'on le fait en chemin de fer.

Les gens d'affaires, au début, seront les principaux clients des services fonctionnant jour et nuit. Songez donc qu'on pourra dîner à Paris et se coucher à Londres, en profitant à l'arrivée des procédés de locomotion ramenant au centre de la capitale. Le premier horaire sera sans doute celui-ci : départ du Bourget à 20 heures, arrivée à Londres entre 22 h. 30 et 23 heures. Les voyageurs ordinaires préféreront bientôt employer l'avion qui leur fera gagner plus de 6 heures sur cette ligne de distance minime. On peut même imaginer qu'avant longtemps, on créera des services de théâtre. Je sais bien que le coût du voyage est encore très élevé (600 fr. aller et retour), mais il est d'heureux richards qui n'hésiteraient pas devant une telle fantaisie pour venir entendre dans la capitale une pièce à succès qui les intéresserait.

Quant au courrier qui, depuis quelques mois, subissait sur la ligne aérienne Paris-Londres une diminution incessante, il connaîtra un succès de plus en plus considérable. A l'heure actuelle, il ne présentait aucun avantage : partant de Paris l'après-midi, il arrivait à Londres trop tard pour que les lettres fussent distribuées le soir même, donc aucun intérêt. Tandis qu'avec le service nocturne, le courrier pourra être déposé aux heures habituelles et remis aux destinataires le lendemain à la première distribution. Vite, on se rendra compte de l'attrait de l'innovation et tous emploieront ce procédé rapide. D'autant plus que les missives ne sont pas perdues davantage en aéroplane que par les procédés habituels.

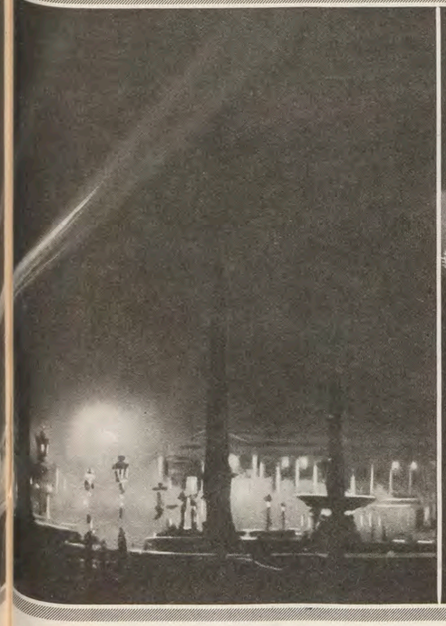
Paris-Londres est un début prometteur. Mais c'est surtout sur les autres lignes que l'intérêt sera considérable, là où le voyage nécessite une dizaine d'heures. On changera d'avion et de pilote aux relais et, en quelques instants, on repartira : « Vingt minutes d'arrêt, buffet.. ! »

Sur la ligne Toulouse-Maroc, au lieu de coucher à Alicante, on ne fera qu'une courte halte et on gagnera ainsi un jour. On partira de Toulouse l'après-midi et on sera le lendemain matin à Casablanca. Plus tard, quand Toulouse-Dakar sera établi, la France sera reliée en trois jours avec l'Afrique occidentale. De même sur la ligne Paris-Constantinople.

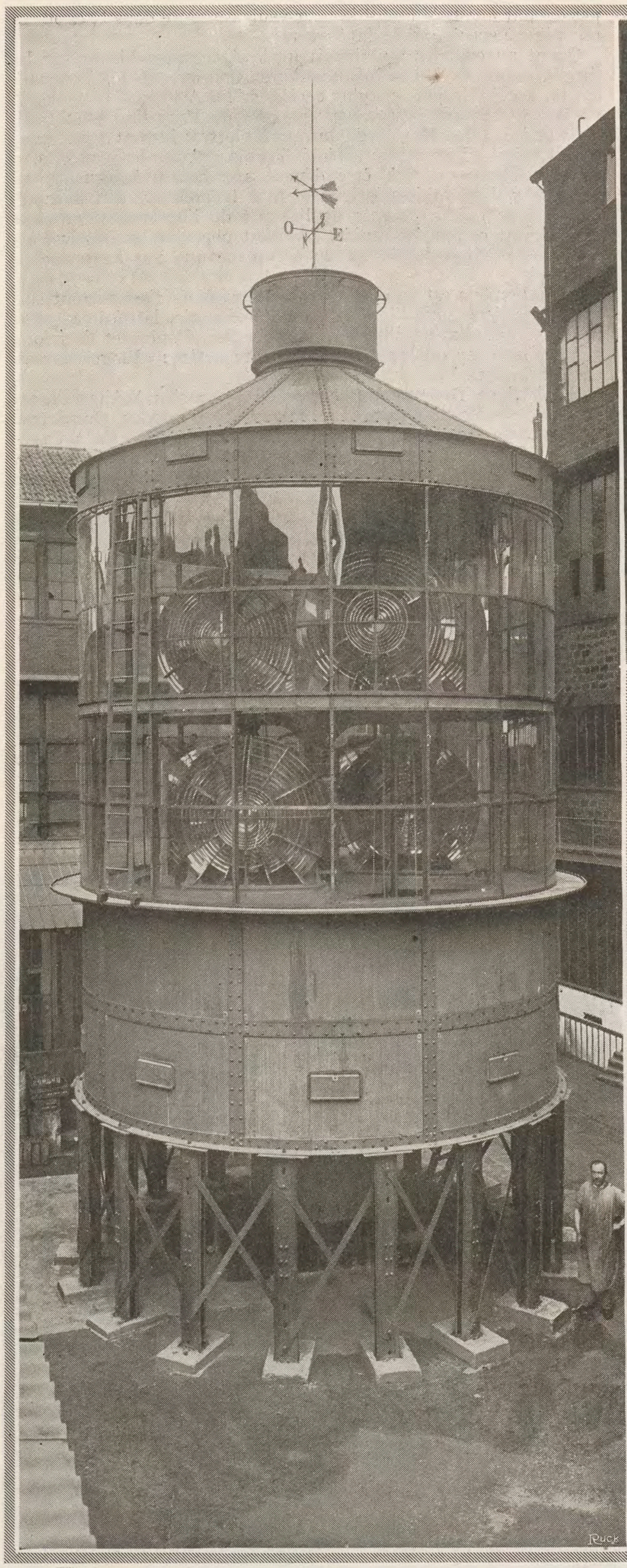
Ce voyage demande de 17 à 20 heures. Si donc on part de Paris à midi, on peut se trouver en Turquie le lendemain matin. Et ce jour-là, on refusera du monde dans les avions de transport qui prouveront réellement que le temps est de l'argent. L'aviation commerciale sera devenue le mode de locomotion idéal, alors qu'actuellement encore elle est loin, malgré ses incessants perfectionnements, de répondre aux exigences du touriste et de l'homme d'affaires.

L'INSTALLATION POUR LES VOYAGES DE NUIT

L'aménagement de tous les aérodromes pour les vols de nuit est indispensable. La gare doit être signalée par un phare électrique d'une portée de 100 kilomètres, analogue à ceux qui servaient pendant la guerre. Ces phares doivent être munis d'un manipulateur d'extinction, reproduisant en alphabet Morse les lettres de l'indicatif de la gare d'air. La direction du vent et la délimitation



L'ÉCLAIRAGE D'UN TERRAIN
Le phare qui éclaire l'aérodrome est bien entendu extrêmement puissant et orientable, afin qu'après avoir indiqué le terrain au pilote, il ne devienne pas une gêne.



LE PLUS GRAND PHARE D'AVIATION

Ce phare, qui sera installé sur le mont Afrique, à 10 kilomètres de Dijon, sera visible à 300 kilomètres. Son intensité est d'un milliard de bougies.

UN PROJECTEUR A TERRE

Le plus souvent les projecteurs sont sur des élévations. Celui-ci est établi à terre et cherche l'avion qu'il entend dans la nuit.

du terrain seront indiqués par des T mobiles, rendus lumineux par des ampoules électriques.

Pour l'atterrissage de l'avion lui-même, on a le choix entre différents procédés :

1° Eclairage du terrain par des projecteurs ;
2° Disposition sur le terrain de dalles lumineuses ;
3° Projecteurs à bord des avions ;
4° Indicateurs automatiques d'atterrissage à bord des avions.

Indépendamment des phares d'aérogares indiquant tout une région, il faudra des phares intermédiaires. On pourra employer des phares Brandt, de 40 kilomètres de portée, avec manipulateurs automatiques permettant, par leurs extinctions, de caractériser une ligne au moyen d'une lettre ou d'un chiffre.

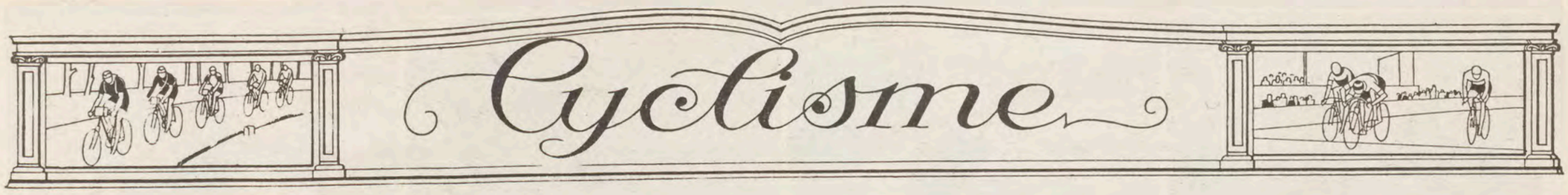
En cas de brouillard, la nuit, la direction ne pourra s'obtenir que par le moyen des ondes hertziennes, toute visibilité des phares et lumières terrestres étant impuissante. Mais il sera plus facile que le jour de repérer les aérodromes par brume moyenne, le rougeoiement des lumières étant plus visible. Les câbles Loth permettront de guider les avions.

Notons enfin que, pour jalonner la ligne Paris-Alger, la Section Technique de l'Aéronautique a fait construire un phare colossal, le plus puissant établi jusqu'ici. Son intensité lumineuse est d'environ un milliard de bougies. Il est composé de 8 lentilles sous-tendant 180 degrés. Au foyer de chacune d'elles, se trouve une lampe à arc absorbant 120 ampères, sous 65 volts. Les lentilles sont conjuguées 4 à 4, de façon que les 4 faisceaux lumineux n'en forment qu'un seul à une certaine distance, et c'est la réunion de ces 4 faisceaux qui forme une intensité totale d'un milliard de bougies. Les 4 autres sont diamétralement opposés et ont également une intensité d'un milliard de bougies.

Ce gigantesque engin sera installé sur le mont Afrique, à 10 kilomètres de Dijon. Son faisceau sera visible par temps clair à 300 kilomètres de distance et, par temps moyen, à 150 kilomètres.

Telle est, résumée en quelques notions, la technique du vol nocturne. A nos constructeurs d'établir des appareils susceptibles de rendre les services attendus... mais surtout aux voyageurs de l'air à les encourager par leur empressement !

Jacques MORTANE.



LE NOUVEAU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Par Gabriel POULAIN

UNE FORMULE NOUVELLE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE VA ESSAYER DE DONNER PLUS DE RÉGULARITÉ, PAR UNE SUCCESSION D'ÉPREUVES, A L'ATTRIBUTION DU TITRE ENVIÉ — ÉTUDE DU RÈGLEMENT.

Tous les ans, depuis pas mal de temps, régulièrement à la suite des championnats de France, s'élevaient des protestations d'ailleurs parfaitement justifiées. Les véritables fervents du cyclisme trouvaient injuste l'attribution du titre de champion au coureur qui, peut-être favorisé ou mieux disposé qu'un autre, remportait la victoire dans une unique finale. Souvent le meilleur gagnait, mais pas toujours et, pendant une année, le bénéficiaire avait droit au maillot tricolore officiel qui finissait parfois derrière des maillots moins nationaux, mais portés par des coureurs plus habiles ou plus rapides.

De même sur route, où la moindre crevaison, le plus petit incident, la faute d'un entraîneur pouvaient éliminer le plus remarquable coureur.

A partir de cette année, les choses changeront. Ce n'est d'ailleurs pas une révolution extraordinaire. En Amérique et en Italie depuis longtemps, on a adopté un système permettant d'affirmer que le champion est bien le meilleur du pays.

Mais la France, dès 1905, avait eu des velléités d'adopter un championnat portant sur une série de courses disputées tant à Paris qu'en province, avec classement par addition de points. L'U. V. F. hésita, n'adopta point ce règlement et se contenta de décider que la finale réunirait trois hommes en trois manches. Ces trois hommes étaient Dupré, le regretté Friol et moi. Dans la première manche, Dupré, plongeant à la corde dans le dernier virage, nous surprenait et je ne parvenais pas à combler mon retard. J'étais second. Mais je me méfiais dans les deux courses suivantes et je finissais chaque fois premier, gagnant le titre envié.

Pour la première fois , l'U. V. F. accordait le maillot tricolore au détenteur du championnat et je fus ainsi le premier à me faire habiller, si j'ose dire, par le président de la fédération. Je tiens à cet honneur !

Ce n'est pas sans une certaine émotion que je rappelle ces souvenirs déjà si lointains, lorsque je songe à tout ce qui s'est passé depuis et que je me souviens de ceux qui ne sont plus.

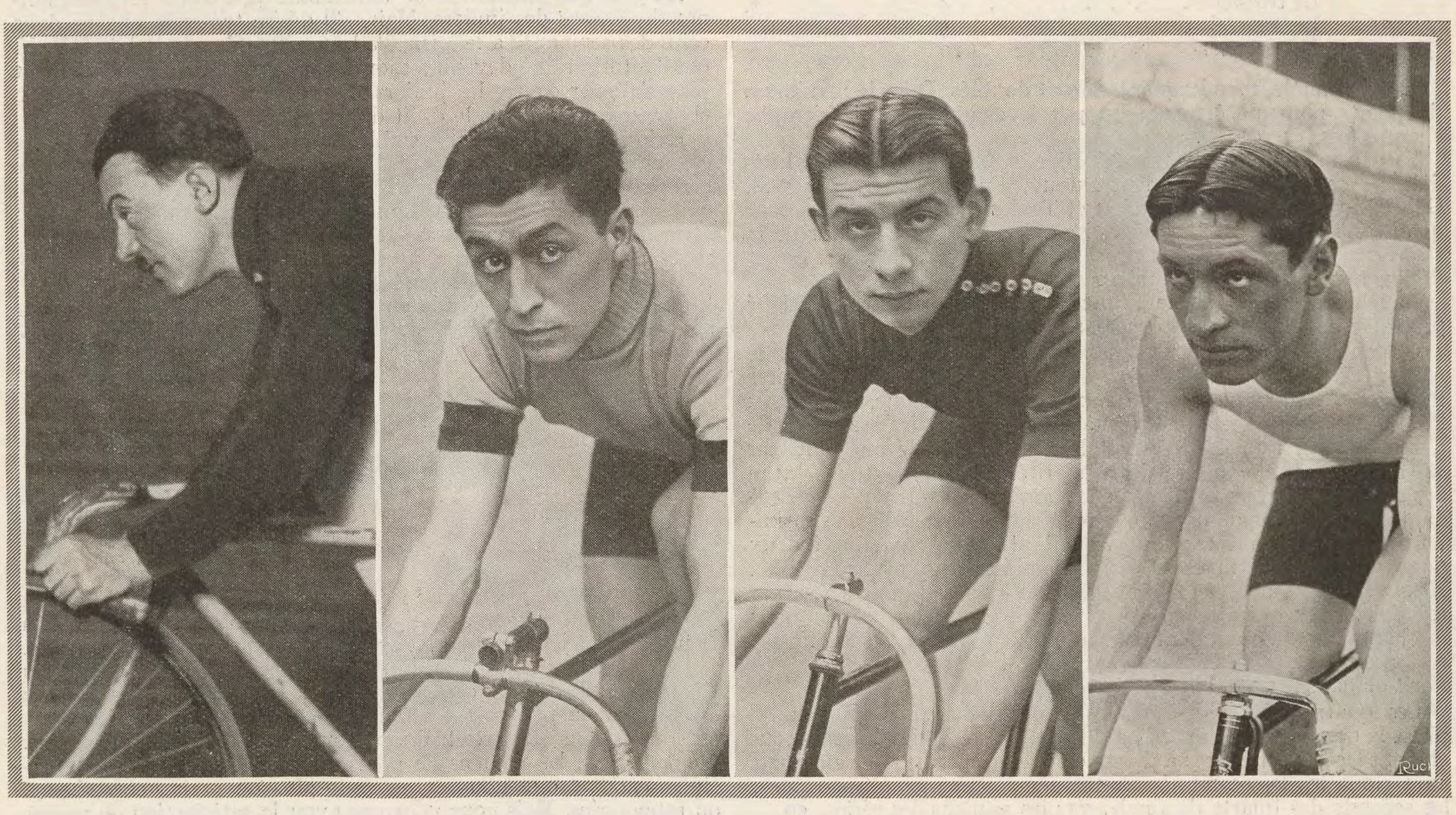
Or, cette année-ci, 17 ans après, je vais reprendre part au Championnat de France et cette fois le classement portant sur une série de courses n'est plus un projet, mais une réalité.

Si le Championnat de France gagne en régularité, il faut bien avouer qu'il gagne également en intérêt. La lutte des leaders portant sur plusieurs journées, le duel de la totalisation des points rendront passionnante l'épreuve classique qui, depuis pas mal de temps, ne présentait qu'un intérêt bien relatif.

Voici le fonctionnement de l'épreuve ainsi remaniée. On verra en l'étudiant qu'il donnera toutes les garanties de succès aussi bien aux coureurs que vis-à-vis du public.

Le championnat se disputera en cinq épreuves, dont trois à Paris, deux en province :

1re épreuve : Tours, 23 avril.
2e — Parc des Princes, 7 mai.
3e — Bordeaux, 21 mai.
4e — Parc des Princes, 11 juin.
5e — (finale) : Parc des Princes, le 25 juin.

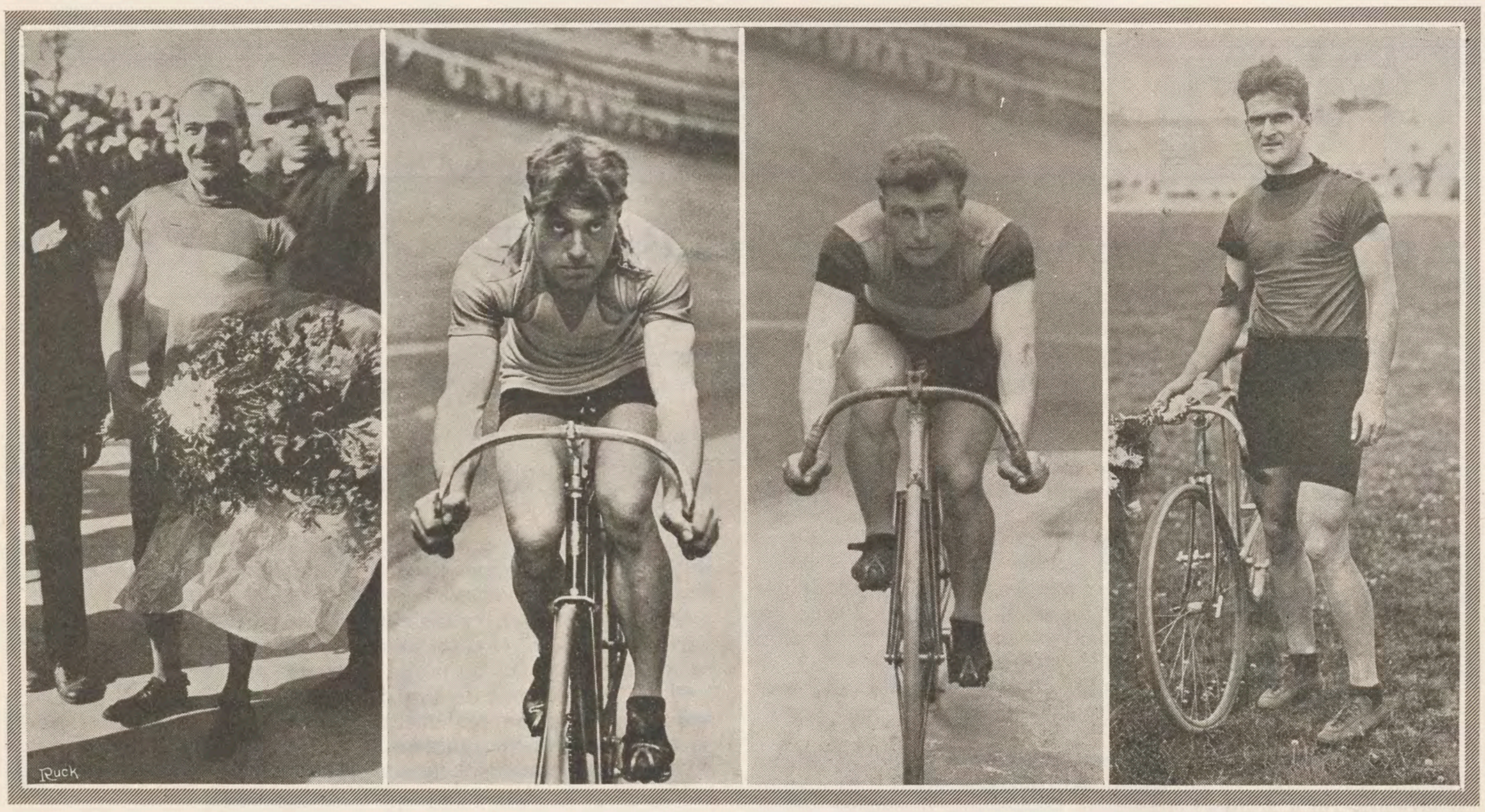


GABRIEL POULAIN
ex-champion de France et du monde.

PIERRE SERGENT
ancien champion de France.

LUCIEN LOUET
deuxième du Championnat de France de 1921.

TEXIER
un sprinter qui a fait de grands progrès.



MARCEL DUPUY
champion de France
de 1921.

SCHILLES
vainqueur du Critérium
d'Hiver 1922.

FAUCHEUX
a été remplacé au dernier
moment par Paul Didier.

PEYRODE
l'un de nos plus redoutables
sprinters.

Le classement sera donné de la façon suivante. Des points seront attribués à chaque concurrent d'après leur place :

Les absents.	0	point.
Les vaincus des séries.	1	—
Les vaincus des 1/4 de finale. .	2	—
Le quatrième	3	—
Le troisième.	4	—
Le second.	5	—
Le premier	10	—

Dans la finale, tous les points seront doublés. Donc le maximum de points pouvant être obtenu par le champion, s'il triomphe chaque fois, est de 60.

Seize coureurs prendront part à l'épreuve. Huit ont été qualifiés d'office, ce sont : Paul Didier, Dupuy, Lucien Louet, Peyrode, Gabriel Poulain, Schilles, Sergent et Texier. Les huit autres seront qualifiés à la suite de l'éliminatoire qui se disputera le jour de la réouverture du Parc des Princes. Le sort sera sur le point de les désigner au moment où paraîtront ces lignes.

Faucheux, champion de France des juniors de 1921, désigné primitivement, à été remplacé par Paul Didier.

Chaque épreuve se disputera par manches à deux, suivant le nombre de présents, nombre pair autant que possible pour éviter les exempts. Lorsque les seize hommes seront réunis, il y aura : 8 séries de 2 ; 4 quarts de finale à 2 ; 2 demi-finales à 2 ; 1 finale des premiers ; 1 finale des seconds. Cette méthode me plaît, car elle présente le maximum de régularité. Evidemment, il y aura des coureurs sacrifiés et d'autres favorisés ; mais on ne peut cependant pas exiger, lorsqu'il y a 16 hommes en présence, de faire disputer une poule. Cela durerait une semaine ! Mais les matches à deux donneront cet avantage que les combinaisons seront impossibles. Et si l'on avait adopté l'ancien système des séries par quatre, par exemple, ceux qui auraient perdu toute chance de figurer dans le championnat, n'auraient pas hésité à aider... le plus offrant, comme cela se passe trop souvent, hélas ! dans le Grand Prix de Paris ou dans le Championnat du Monde.

Les quatre premières épreuves se disputeront sur un tour de piste, la dernière (celle du 25 juin) sur 1.000 m. Et les lauréats toucheront les prix suivants : à chacune des cinq épreuves, le vainqueur aura 1.000 fr., le second 500, le troisième 400, le quatrième 200 ; les seconds des quarts de finale, 75 ; les vaincus des séries, 50.

On peut être étonné que, parmi les coureurs qualifiés d'office, l'U. V. F. n'ait pas retenu le nom de la révélation de la saison : Michard. Il n'y a là aucune manœuvre désagréable pour mon jeune camarade, comme certains veulent le faire croire. Il faut simplement ne pas oublier que Michard participe aux épreuves de seniors où il fait bonne figure, mais qu'il est néanmoins junior et qu'il le restera jusqu'à 21 ans : pour revenir à cet âge, je ne demanderais pas mieux que d'être obligé de prendre part aux éliminatoires du Championnat de France !

En principe, Michard n'est donc admis qu'à courir le Championnat de France des juniors. Mais, s'il désire tenter la chance dans celui des seniors, il a le loisir d'adresser une demande à l'U. V. F. qui l'autoriserait à devenir senior. Dans ce cas, Michard ne pourrait plus s'aligner contre les juniors. Il peut être l'un des deux à son choix, mais il n'a pas le droit d'être les deux.

Evidemment, il peut sembler anormal que Michard, sans contestation possible notre meilleur junior, ne puisse pas recevoir cette consécration officielle s'il court le championnat des seniors où il peut être battu. Mais, dans le fond, rien n'est plus équitable : si nous sommes vaincus dans le championnat des seniors, ni Dupuy, ni Schilles, ni moi par exemple, n'aurons la ressource de nous réhabiliter dans celui des juniors !

Je terminerai cette étude en donnant quelques renseignements sur les concurrents choisis, dans leur ordre... de vétusté :

NOMS	DATE DE NAISSANCE	DATE DES DÉBUTS
Gabriel Poulain	1884	1896
Paul Didier	1887	1906
Marcel Dupuy	1888	1908
Texier	1889	1907
Schilles	1890	1906
Pierre Sergent	1894	1912
Peyrode	1895	1908
Lucien Louet	1900	1917

Je m'excuse de m'être cité le premier, mais l'âge en est la cause. Je suis le plus ancien, ayant 38 ans et courant depuis 26 ans, un rien ! Le plus jeune, Louet, a 22 ans et ne court que depuis 5 ans.

La place me manque pour discuter le nouveau règlement du Championnat de France sur route. Le classement sera obtenu d'une façon à peu près semblable.

Nous devons être très heureux, tous, de ces nouvelles formules. Evidemment, les vaincus ne pourront plus se servir de ces multiples excuses que nous avons tous plus ou moins entendues... ou prononcées. Mais nous pourrons avoir la satisfaction de penser que le coureur qui portera le maillot tricolore sera vraiment celui qui a manifesté une supériorité incontestable pendant la saison.

Gabriel POULAIN.

Athlétisme

LA GABEGIE DES CHAMPIONNATS DE BOXE

Par Jacques MORTANE

LA BOXE EST LE SPORT OU NULLE RÉGLEMENTATION NE PEUT ÊTRE ADMISE PAR LES DIVERS PAYS. — CHACUN EST MAITRE CHEZ SOI ET ON PEUT MÊME ADMIRER QUE LES TITRES DE CHAMPIONS CHANGENT PARFOIS DE DÉTENTEUR

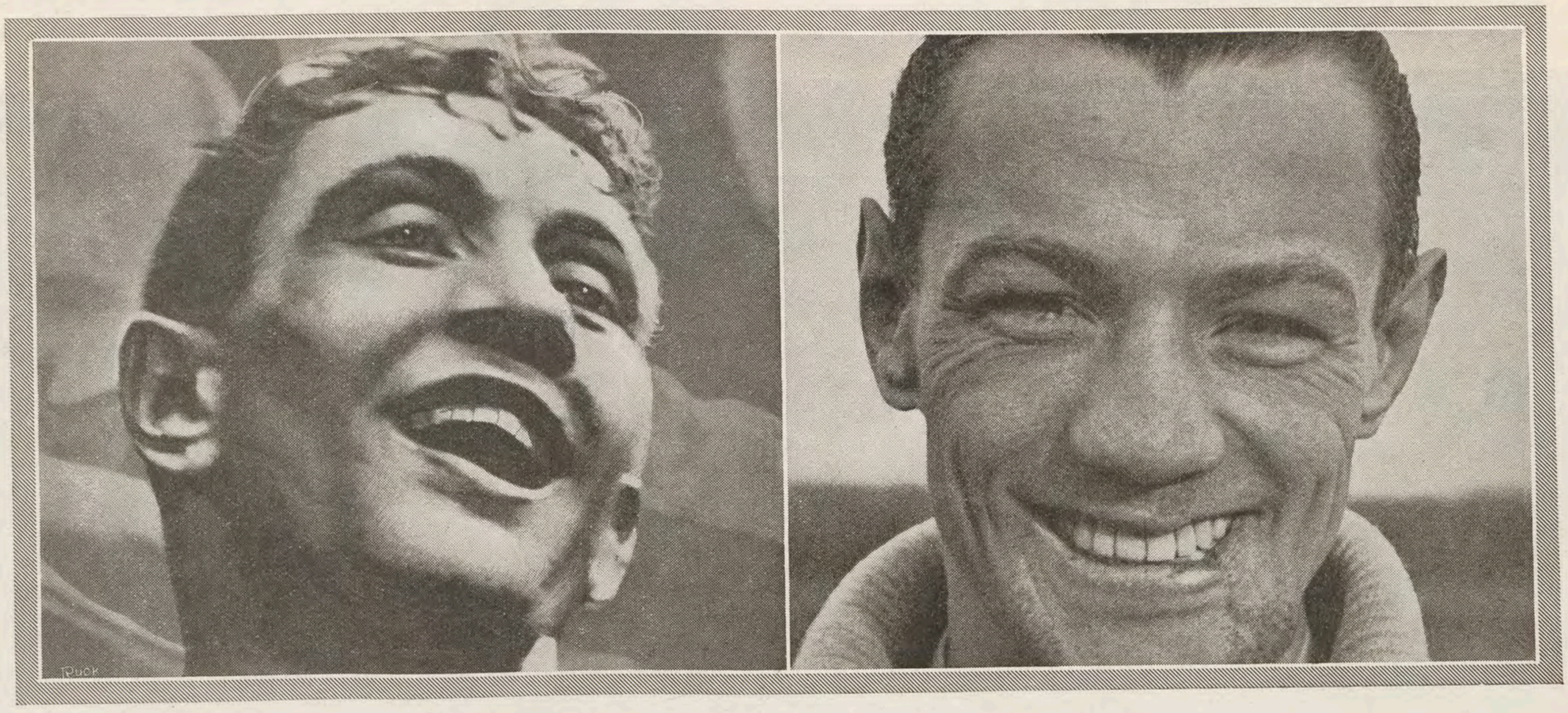
L'ANARCHIE continue à régner dans le pugilisme. C'est à croire que ceux qui le dirigent ont pris exemple sur les manitous masculins des sports féminins. Un bureau International avait été créé qui devait obtenir l'accord universel. L'Amérique n'en fit jamais partie et pour cause : chaque Etat à ses statuts, ses règlements et ne reconnaît nullement ceux de ses voisins. Aussi quand on nous faisait prévoir l'affiliation du Nouveau-Monde, n'avions-nous qu'à rester calmes et sereins, sachant que cette promesse jouait simplement le rôle du sucre d'orge qu'on montre à l'enfant pour le faire tenir tranquille et qu'on remet ensuite dans la boîte. L'Angleterre était de la Fédération Internationale, mais elle s'en est retirée. Il ne reste que la Belgique et la France ! Ces deux pays réunis possèdent de beaux et grands champions. Mais, malgré leur bon vouloir, je ne pense pas qu'ils puissent dicter la loi au monde.

La boxe a toujours tenu plus du spectacle que du sport, dans ses manifestations. Les championnats sont moins une question de rivalité à trancher qu'une affaire commerciale à monter. Ils appartiennent aux plus offrants. N'importe quel mercanti — nous en avons eu des preuves ! — peut s'improviser organisateur sans que nul ne lui demande des comptes ou des précisions sur son passé. Le devoir de la Fédération ne serait-il pas cependant d'agréer les impresarii du pugilisme après une enquête approfondie et, lorsque celle-ci serait favorable, après le dépôt d'une importante caution ? L'enquête ne consisterait pas seulement à exiger un casier udiciaire vierge, ce qui n'est pas toujours un brevet d'honorabilité suffisant, mais à savoir la source des fonds que pourrait apporter le candidat. On a beau dire que l'argent n'a pas d'odeur, je vous assure que, parfois, il est parfumé !

Le jour où l'on serait parvenu à mettre de l'ordre, où l'on ne risquerait pas de voir un Tex Rickard poursuivi pour attentat à la pudeur, où l'on serait sûr que les organisateurs sont guidés par le sport et non pas uniquement par l'intérêt, on pourrait espérer réduire ou même abolir cette mauvaise foi qui est de règle dans les questions de championnat.

Ne serait-il pas logique que, chaque année, pendant une période déterminée, comme cela se fait dans les autres sports, on organisât des championnats officiels dans chaque pays ? A la suite de compétitions entre les candidats au titre, le vainqueur du tournoi serait opposé au titulaire. Ainsi le champion national serait bien le meilleur homme de sa catégorie. A une autre date, les champions nationaux seraient tenus d'accepter les défis que pourraient leur lancer ceux des autres pays. De la sorte, nous aurions chaque année des rencontres vraiment officielles qui désigneraient les véritables détenteurs des titres et ne permettraient pas à trois ou quatre hommes de s'affubler des mêmes lauriers ou à un champion du monde bon teint de refuser tout combat et de garder son titre jusqu'à sa retraite. Tout autre match livré en dehors de ces périodes réglementées ne saurait mettre le titre en jeu, car on ne peut pas exiger d'un athlète d'être en forme d'un bout de l'année à l'autre et on n'est jamais sûr de l'impartialité d'un arbitre qui peut, s'il le veut, frustrer un champion d'une décision. Le scandale produit sur le moment n'empêcherait pas le bénéficiaire de l'injustice de tirer profit par la suite des honneurs d'un titre acquis frauduleusement.

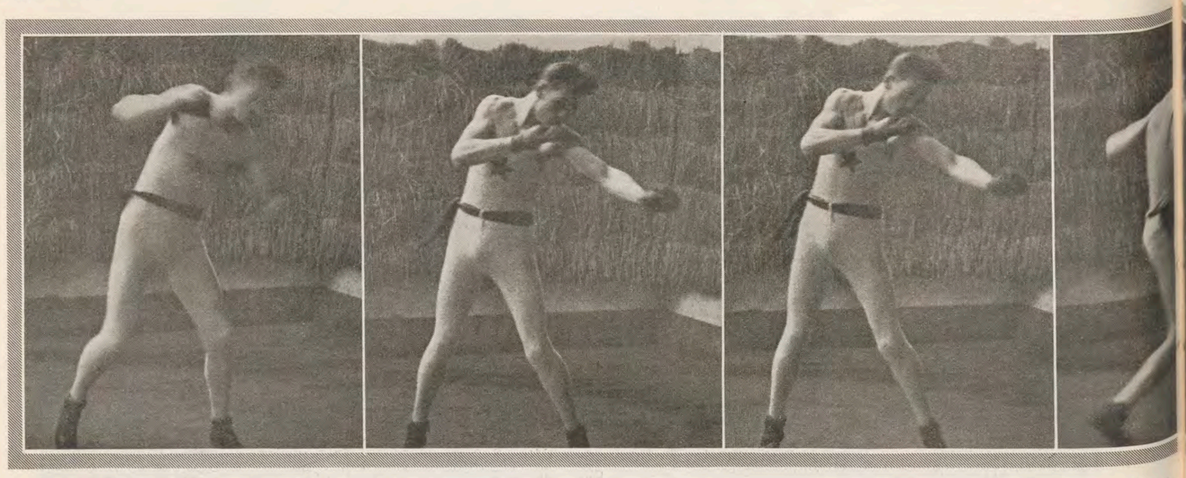
En tennis, en cyclisme, en athlétisme, on n'agit pas autrement. Si la boxe est seule dans son genre, c'est uniquement à cause des raisons que j'ai exposées plus haut. Réglementez-la et elle deviendra aussi souple, aussi juste que les autres sports. D'autre part, fixez des limites aux bourses offertes aux combattants



QUI CONSERVERA LE SOURIRE LE PLUS LONGTEMPS ?

Johnny Kilbane, champion du monde des poids plumes, doit venir en Europe. Acceptera-t-il de mettre son titre en jeu et de rencontrer Eugène Criqui, champion de France de la catégorie ?

Eugène Criqui, à la suite de ses succès incessants et surtout de sa victoire sur Ledoux, s'impose comme le prétendant au titre mondial. Mais Johnny Kilbane se dérobera sans doute.



LE SHADOW BOXING D'EUGÈNE CRIQUI

Continuant notre série de vues cinématographiques du shadow boxing de nos plus célèbres pugilistes, nous publions, après celui de Georges Carpentier et celui de Charles Ledoux, l'entraînement d'Eugène Criqui, dont nous avons obtenu l'exclusivité. Ces documents, d'une inappréciable valeur, montrent Criqui en train de prendre sa mesure avec le gauche pour placer son droit qui ne pardonne pas. On remarquera dans le second cliché et surtout dans le troisième, la musculature incroyable de l'épaule droite du champion.

dont les prétentions grotesques sont en train de tuer le pugilisme. Exigez que la somme allouée à un match soit divisée de la façon la plus équitable, soit 60 % au vainqueur, 40 % au perdant. Ne trouvez-vous pas absolument malsain qu'un match, même comme celui de Dempsey-Carpentier, dépasse 20 millions de recette et rapporte aux combattants, quelle que soit leur valeur, entre 6 et 7 millions ? De telles manifestations, au lieu de faire du bien au sport, finissent par l'assassiner : on ne vit pas de phénomènes!

La boxe, en France, est victime de ces succès éphémères qui ne sont pas toujours dignes de l'empressement de la foule, exemples : le match Nilles-Journée, le match Battling Siki-Journée et même le match Criqui-Ledoux qui passionna les connaisseurs, mais ahurit surtout le profane qui, ayant payé 200 ou 250 francs, trouvait ne pas en avoir pour son argent. Ce spectateur-là est perdu pour les réunions à venir. Les organisateurs réclament des prix ridicules, parce que les boxeurs eux-mêmes ont des prétentions démesurées. Résultat : ceux-ci, au lieu de combattre souvent, ne fournissent qu'un ou deux matches par saison et végètent. Que chaque catégorie soit plus raisonnable et chacune gagnera sa vie largement, car le public viendra avec enthousiasme. Mais n'est-ce pas réclamer un âge d'or que nous ne connaîtrons plus ? Aussi la boxe périclite-t-elle de plus en plus, jusqu'au jour où nul ne s'en souciera plus. Elle mourra d'avoir voulu jouer les nouvelles riches.

LA VALSE DES TITRES A l'heure actuelle, nous avons un champion remarquable, Eugène Criqui, que ses aspirations légitimes poussent vers le Championnat d'Europe, détenu par Wyns, et du monde, possédé par Johnny Kilbane. Or, Wyns fait la sourde oreille, émet des prétentions, dont il doit sourire lui-même, afin d'éviter la rencontre. Criqui a beau employer tous les moyens possibles pour carencer son adversaire qui se dérobe, il ne peut pas être considéré, malgré ses droits et ses bonnes raisons, comme le champion d'Europe, tant que Wyns n'aura pas condescendu à le combattre! Quant à Johnny Kilbane, il y a gros à parier qu'il ne voudra jamais matcher l'homme qui peut le vaincre.

Ce champion vient parmi nous dans l'intention de faire des exhibitions de music-hall. Il croit qu'en Europe, ce genre d'attraction intéresse le public comme en Amérique. Je doute qu'il obtienne le succès qu'il espère. La foule préfère un véritable combat. Oui, mais vous pensez bien que si Kilbane vient pour se distraire et voir du pays, il ne consentira à accepter de rencontrer que des hommes inférieurs. Il ne risquerait pas de perdre son titre dans cette tournée de tourisme. Et puis, si le cours de la livre réussissait à l'intéresser, il faut avouer que celui du franc ne saurait guère l'attirer. Et Criqui se morfond !

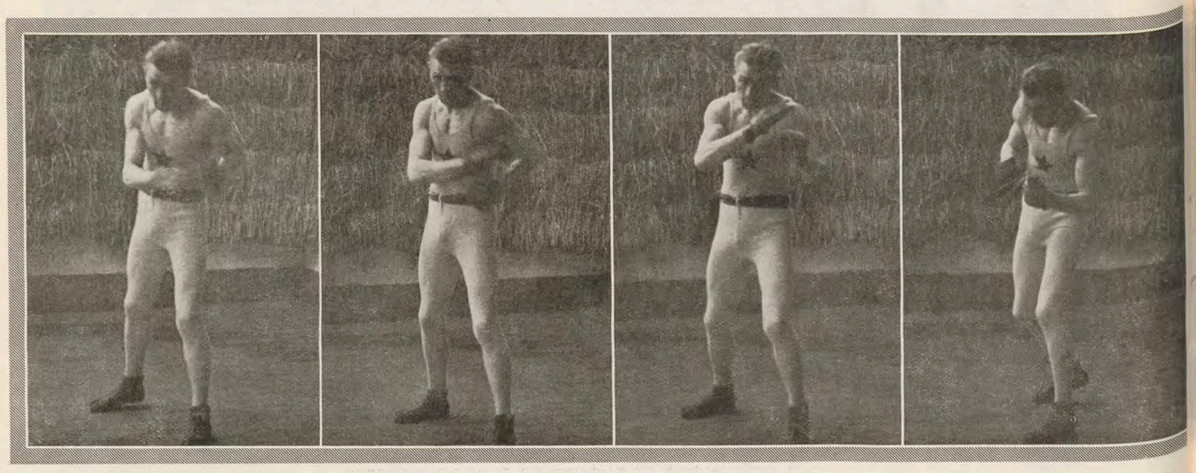
De même, dans la catégorie des poids coqs, pour Charles Ledoux qui a obtenu des matches avec Johnny Buff — où il fut volé de la décision et où l'arbitre refusa de montrer les bulletins des juges au chef soigneur Wilson — et avec Pete Herman — sans décision — mais il n'en aura pas pour le Championnat du monde. Et surtout jamais Johnny Buff n'acceptera de venir en Europe pour un combat semblable. Il s'était rendu en Angleterre, soi-disant pour faire des matches, mais dès qu'il vit que les seules rencontres qu'il avait une chance d'obtenir étaient contre Jimmy Wilde ou Charles Ledoux, il s'empressa de repartir. Ces champions n'acceptent de rencontres qu'avec des hommes de troisième ordre. Ils ont gardé la mentalité d'il y a dix ans, alors que nous ne possédions aucun boxeur capable de rivaliser avec les champions d'Amérique.

A l'heure actuelle, les titres mondiaux et européens sont ainsi détenus :

	MONDE	EUROPE
Poids mouches	Jimmy Wilde (Angl.)	Jimmy Wilde (Angl.)
— coqs	Johnny Buff (Am.)	Charles Ledoux (Fr.)
— plumes	Johnny Kilbane (Am.)	Arthur Wyns (Belge).
— légers	Benny Leonard (Am.)	Ernie Rice (Anglais).
— mi-moyens	Jack Britton (Am.)	Ted Lewis (Anglais).
— moyens	Johnny Wilson (Am.)	Ted Lewis (Anglais).
— mi-lourds	Georges Carpentier (Fr.)	G. Carpentier (Fr.)
— lourds	Jack Dempsey (Am.)	G. Carpentier (Fr.)

L'Amérique possède six championnats du monde sur huit, pour la raison bien simple que les détenteurs refusent toute chance officielle aux étrangers, sauf lorsqu'il s'agit d'une rencontre à sensation, comme celle de Carpentier-Dempsey. Mais on peut dire que Johnny Buff, Johnny Kilbane, Jack Britton et Johnny Wilson pourraient trouver leur maître s'il rencontraient Charles Ledoux, Eugène Criqui et Ted Lewis. La gabegie de la boxe ne permet pas d'exiger ces combats et nous ne pouvons que le regretter, au nom du pugilisme agonisant.

Jacques MORTANE.



EUGÈNE CRIQUI ÉTUDIE SES COUPS DE KNOCK-OUT

Dans cette série de vues cinématographiques, nous voyons Eugène Criqui, notre remarquable champion de France des poids plumes, à l'entraînement. Coups à l'estomac, crochets à la mâchoire, garde impeccable permettant au redoutable pugiliste de couvrir efficacement sa mâchoire abîmée à la guerre, nous trouvons tout dans cette importante suite de documents d'une valeur inappréciable.

UNE ATTAQUE ANGLAISE QUI ÉCHOUE
Les avants britanniques attaquèrent maintes et maintes fois, mais leurs offensives furent impitoyablement arrêtées par le but Friess qui arrête ici un shoot de l'avant centre anglais Warington. L'intergauche Hamelleton cherche à lui prendre la balle.

"LES DIX" OU LA LUTTE POUR

Par Lucien

SOUVENT LIGUE DE PARIS VARIE, BIEN FOL EST QUI S'Y FIE, OU DES RIPOSTE DES DIX GRANDS CLUBS. — LE TOURNOI MILITAIRE. — CE QUE

FRIESS DEGAGE
Le gardien des buts de l'équipe militaire française, fit une partie très remarquée et très remarquable. On le voit ici, dégager après avoir évité un avant adverse.

Comme tout le monde le sait, la Ligue de Paris est dirigée par ceux qu'il est convenu d'appeler « les Petits Clubs ». Or, ceux-ci, loin d'appliquer ce qu'ils ont voté, modifient sans cesse les décisions qu'ils ont prises — même en Assemblée générale. Ainsi, dernièrement, ils viennent de décider que, pour la saison prochaine, la formule actuelle serait transformée ; et pourtant, il y a un an à peine qu'ils avaient voté cette formule pour... trois ans.

Ces clubs forment bloc contre leurs rivaux de division d'honneur; c'est, paraît-il, pour défendre l'intérêt général du football parisien !

Eh bien, ces puritains se leurrent s'ils croient que leurs déclarations sont acceptées sous l'étiquette présentée, car il est avéré que ces bons défenseurs du football s'acharnent après leurs rivaux plus heureux, uniquement par envie et jalousie.

Je sais bien qu'il est très ingrat de travailler dans l'ombre et que ce n'est pas toujours ceux qui peinent le plus qui sont récompensés par la gloire. Mais, il est très difficile — sinon impossible — que tous les clubs soient sur le même plan. L'égalité n'est pas de ce monde.

Aussi les dix plus grands Clubs parisiens se sont ligués contre le bloc de ceux qui les considèrent comme des « ennemis », le mot est malheureusement vrai !

Ils ont déclaré qu'ils ne disputeraient plus les championnats de leur ligue, mais participeraient à une compétition à eux réservée et aussi, si on leur permet, s'engageraient pour la Coupe de Paris.

Aussitôt, grand branle-bas dans le Landerneau du football, l'on crie au trust, au professionnalisme, c'est la mort du football, etc, etc. Pourquoi ?

Parce que les bons représentants désintéressés (?) des clubs qui ne jouent pas en division d'honneur avaient comploté de faire voter une formule nouvelle, qui leur permettrait de faire partie de cette division d'honneur tant abhorrée, et que la décision des Dix fait avorter cette conspiration. Ils crient que seulement les intérêts financiers des Dix les ont amenés à faire cette Association. Mais ne connaissaient-ils pas auparavant les intérêts financiers des grands Clubs ! Il nous faut, en France, créer des terrains et aménager proprement. Croit-on que nous sommes à la hauteur de l'Etranger sous ce rapport ? Non, alors avec quoi acheter ou louer des emplacements de jeu ; avec quoi les entretenir et les organiser ? Avec les fonds de l'État, peut-être ? Ou bien avons-nous des Mécènes désintéressés qui consentiraient à aliéner un capital sans intérêts ? Pas que je sache; et c'est pour cela qu'il faut compter avec les recettes.

LA DÉFENSE FRANÇAISE A L'OUVRAGE
L'énergie et la décision de nos défenseurs eurent raison de la peu efficace ligne d'attaque anglaise. Andin est prêt à dégager la balle que Friess, mal placé, ne peut pas arrêter. — *De g. à dr.*, Thirion, Friess, Leronge, Warington, Andin, Hamelleton, Kreitz.

LA VIE A LA LIGUE DE PARIS

GAMBLIN

INCONVÉNIENTS QUE PRÉSENTE LA JALOUSIE EN MATIÈRE SPORTIVE. — LA FUT LE MATCH PARIS-PRAGUE OU LES JEUX DE LA BOURRE ET DU HASARD!

Je connais nombre de Clubs de premier plan qui ne vivent qu'avec leurs recettes. Ce n'est pas une formule de championnat à 24 ou 36 Clubs qui leur permettra de vivre, car il y aurait trop de matches sans intérêt qui n'attireraient pas le public, n'en déplaise aux Clubs de second plan ; c'est pourtant la vérité ! Alors quoi de plus naturel que ces Clubs se liguent pour pouvoir tenir leur rang? Le football français ne peut qu'y gagner.

J'ai eu l'occasion de causer avec des dirigeants de Clubs de promotion et leur ai posé la question suivante : « Si vous aviez été admis parmi les « Dix » qu'auriez-vous fait ? — Je parlerais comme eux, fut-il répondu, et mes intérêts étant tout autres que ceux qui me guident actuellement, je défendrais mes intérêts du moment. »

Comme quoi la question n'est pas ce que l'on veut la faire : elle est tout simplement subordonnée aux intérêts sportifs et financiers des Clubs.

Les détracteurs des « Dix » disent : « Le public sera capté par le groupement ! » Je voudrais savoir où vont les spectateurs actuellement ? Voir les matches de division inférieure peut-être ? Le public ira toujours voir les parties qui réunissent les meilleures équipes, qu'elles soient groupées ou non.

Dans une récente assemblée, la Ligue a voté la formation de groupes par affinité. Voilà une vieille proposition qui revient sur le tapis et qui, cette fois, a été appliquée.

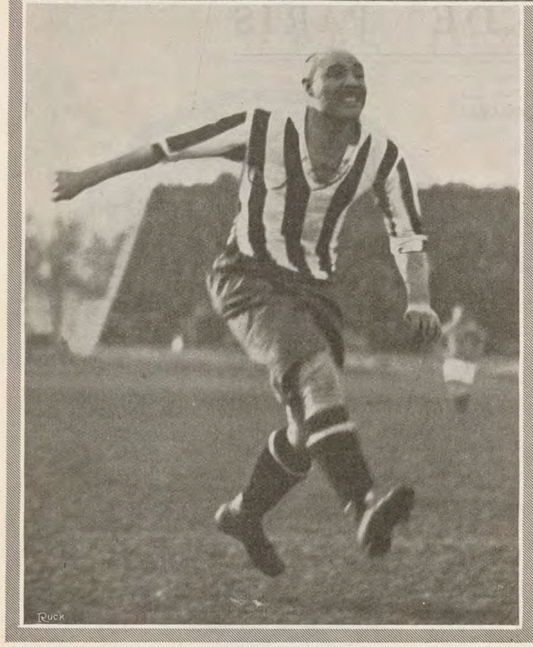
Mais l'affinité, les Dix l'avait résolue puisque le choix des Clubs composant leur groupement n'avait pu être décidé que par une entente générale des participants.

Il reste à faire l'application du principe voté et je crois que là encore, il y aura du tirage pour que tous les « appétits » soient satisfaits. Pourtant il n'est pas impossible d'arriver à une solution qui satisfasse la majorité des Clubs, mais les intérêts sont tellement dissemblables que le bureau devra faire œuvre de diplomatie pour éviter un brusque revirement qui détruirait tout le travail effectué jusqu'alors.

Que feront les Dix dans tout cela ? Mon petit doigt me dit qu'ils jetteront du leste, mais que les têtes resteront groupées, que leurs intérêts généraux les y engagent et que leur entente est parfaite. Ont-ils raison ?

LE TOURNOI TRIANGULAIRE MILITAIRE Le tournoi militaire de football-association, qui réunit annuellement les trois grands pays alliés, a des antécédents glorieux puisqu'il eut lieu la première fois, avant la signature de la paix, à la fin de la terrible tourmente dont nous garderons toujours le triste souvenir. A

LE JEU DANGEREUX
Andin, arrière droit de l'équipe française, est certainement très adroit, mais il procède trop souvent d'une façon incorrecte et non sans danger pour ses adversaires.



UN JOUEUR CÉLÈBRE

Janda, interdroit du Sparta et de Prague est un des joueurs européens les plus réputés. Adroit, puissant, ardent, il est un redoutable marqueur de but, difficile à éviter.

A L'ASSAUT DES BUTS PARISIENS

Sur un shoot de Kada, demi-centre et capitaine de l'équipe de Prague, notre gardien de but, Pierre Chayriguès saute pour arrêter, mais la balle passe au dessus des bois qu'il défend. — *De gauche à droite.* Sedlacek, Kada, Meyer, Chayriguès, Batinale, Dworacek.

ce moment où les hommes valides étaient sous les armes, le tournoi militaire pouvait être considéré comme une réunion de matches internationaux réunissant France. Angleterre, Belgique.

Tous nos footballeurs ainsi que ceux des Belges et des Anglais faisaient partie de l'armée, donc étaient qualifiés pour représenter réciproquement les couleurs de leur pays.

Douce ironie des choses, chère F. F. F. A., à ce moment il ne fut pas question de professionnels, ni d'amateurs, et pourtant je me souviens que l'équipe de l'armée anglaise comprenait quelques-uns de ces êtres détestés dénommés « professionnels ».

Les sélectionneurs étaient peu embarrassés pour composer l'équipe représentative de leur pays, ils reproduisaient le plus exactement possible l'équipe nationale de leur pays et leur travail était effectué.

Les teams en présence étaient donc de première qualité, les joueurs avaient fait leurs preuves et l'on était assuré que les matches offriraient certainement un grand intérêt.

Actuellement, le tournoi triangulaire se déroule au milieu de la presque indifférence générale. Pourquoi? Parce que les pays représentés ne le sont pas sur le même pied d'égalité. Les Anglais, par exemple, sélectionnent parmi une armée permanente de soldats de métier, c'est-à-dire comprenant des hommes faits, alors que chez nous, avec notre service actuel nos joueurs militaires sont des jeunes gens de vingt ans, pas encore complètement formés, et en majeure partie, peu expérimentés au Football Association, et si quelques-uns sont transcendants, la majeure partie est composée de joueurs moyens opérant dans des clubs de première division. Cette infériorité dans le recrutement, fait que l'équipe militaire française est d'une année sur l'autre ou très brillante, ou très médiocre: ceci subordonné à ce que nous aurons des joueurs de tout premier plan accomplissant leur service militaire.

A mon avis, non seulement le tournoi triangulaire ne s'impose pas, mais il est à supprimer de notre calendrier.

Cette année les matches Angleterre-France et France-Belgique ont eu lieu et leur résultats sont assez bizarres. Notre équipe qui joua la Belgique à Bruxelles fut nettement battue par 5 buts à 2, donnant l'impression d'un team peu ardent, et manquant de confiance en ses moyens. Il est vrai que sa composition, que je qualifierai de « fantaisiste », pour ne pas dire plus, n'était pas faite pour donner

LES BUTS FRANÇAIS EN DANGER

Notre défense fut sans cesse à l'ouvrage, les attaques Tchèques se répètant constamment. Ici sur un coup de tête de Dworacek, Chayriguès se prépare à arrêter : *De gauche à droite,* Pilat, Joyant, Vanco qui se prépare à intervenir. Meyer, Janda, Dworacek, Chayriguès.

confiance aux quelques équipiers indiscutables qui formaient l'armature de l'équipe représentant nos couleurs. Les Belges, chez eux, s'assurèrent un avantage marqué, dominant dans tous les compartiments du jeu. Comme d'habitude, ils furent surtout supérieurs quant au contrôle du ballon, et leur plus grande habileté leur permit de jouer avec aisance et d'imposer leur méthode.

Après cette cuisante défaite, nous avions la crainte de voir notre team militaire écrasé par l'équipe anglaise.

Eh bien, il n'en fut rien, notre formation, renforcée heureusement par la présence dans les buts de Friess, remplaçant Aussel, se défendit avec le courage et l'entêtement particuliers à nos joueurs lorsqu'ils ont à cœur de ne pas s'avouer vaincus sans défendre chèrement leur chance. Les Anglais possédaient une équipe incontestablement supérieure à la nôtre. Leur football était plus net, plus savant, mais leur efficacité très moyenne ne leur permit pas de traduire matériellement leur avantage. Ce fut, du commencement à la fin du match la lutte de l'attaque britannique contre la défense française. Celle-ci lutta avec tant de décision et de courage que la partie se termina sur un score nul, chaque équipe ayant marqué un but.

En somme, ce ne sont pas des rencontres de ce genre qui attireront l'attention sur nos équipes militaires, car pour les spectateurs qui ont vu les matches du tournoi militaire de 1919, il est flagrant que les équipes de maintenant sont loin d'avoir la même qualité que leurs aînées. Les Belges, les Anglais, et les Français ont bien quelques unités de grande valeur, mais à côté de ces grands joueurs, tels Hegan, Sims, Thorne-Thorne, Dewaquez, Boyer, combien d'équipiers ont l'air de figurants et semblent être là parce qu'il faut onze joueurs pour former une équipe !

Le résultat du tournoi de cette année verra probablement la victoire de l'Angleterre suivie de la Belgique, la France étant troisième.

A ce jour, le palmarès du tournoi s'établit ainsi :

1919 : Angleterre 2, France 1, Belgique 0, France 0, Belgique 3, Angleterre 1.

1920 : Angleterre 1, France 0, Belgique 2, France 2, Angleterre 2, Belgique 2.

1921 : Angleterre, France 1, Belgique 0, France 0,

1922 : Angleterre 1, France 1, Belgique 5, France 2.

LE JEU DU DEMI-DROIT

Kolénaty, demi-droif de Prague, se distingua par son jeu offensif, mais aussi par une brutalité excessive et indigne d'un joueur de classe. Il intercepte la balle destinée à Nicolas.

PARIS-PRAGUE Ce match fut conclu par la Ligue de Paris en remplacement de l'annuel Paris-Nord, et nous avons tout lieu de le regretter, car s'il nous montra que les Tchèques sont toujours les excellents footballeurs que nous connaissions, il confirma également l'impression pénible que leurs joueurs laissent à chacune de leurs exhibitions, c'est-à-dire leur peu de sportivité, cause de tant d'incidents motivés par leur jeu inutilement dur et brutal.

Les Tchèques sont individuellement de grands joueurs, connaissant à fond le football, possédant personnellement adresse, vigueur et science de jeu; ils peuvent mettre en échec n'importe quelle équipe qui leur sera opposée. Donc ces joueurs, capables de performances remarquables, peuvent se montrer sous un jour favorable et sympathique. Au lieu de cela, s'ils voient que leurs adversaires manifestent quelques velléités de résistance, leur naturel fanatique et batailleur prend le dessus, tous les moyens leur semblent bons pour arriver au résultat, leur jeu devient incorrect et leurs charges dangereuses au possible.

J'ai maintes fois vu opérer des teams tchéco-slovaques, soit équipes de clubs ou représentatives, je n'ai jamais vu une de ces équipes terminer un match en beauté et applaudie des spectateurs.

Je ne rappellerai que pour mémoire les incidents des Jeux interalliés et des Jeux Olympiques.

Les dirigeants tchéco-slovaques se doivent de réprimer des excès commis par les joueurs de leur pays; ceci pour le bien du football en général et du football tchèque en particulier, car agissant de la façon qu'ils affectionnent en ce moment, les Tchèques se verront boycotter par tous les pays pratiquant le football, et réduits à jouer entre eux. Pour des gens qui semblent estimer tout particulièrement les déplacements en pays étranger, il me semble que ce n'est pas le but recherché.

Revenant au match du 12 mars qui vit la victoire de Prague par 2 buts à 0, il faut reconnaître que le résultat est flatteur pour nous.

Dès le début, il fut évident que l'équipe tchèque était incontestablement supérieure à la nôtre. Dans toutes ses lignes, sauf au goal, le team de Prague surclassa celui de Paris. Dès le début, ayant derrière eux une défense sûre, solide et expérimentée, les demis se donnèrent tout à l'attaque, et celle-ci nous fit assister à un joli jeu d'offensive. Les combinaisons quoiqu'un peu lentes, sont savamment calculées et brillamment exécutées, rien n'est laissé à l'imprévu, les joueurs se connaissant parfaitement, s'accordent à merveille et c'est un véritable plaisir pour les spectateurs d'assister à une telle exhibition de football.

Cette façon de faire dura tout au plus les deux tiers de la première mi-temps, mais hélas! les Tchèques, ne parvenant pas à marquer autant qu'ils le voulaient, commencèrent à s'énerver et imprimèrent au jeu un caractère de brutalité qui rendit la partie heurtée et déplaisante à suivre. Nos joueurs ripostèrent de leur mieux et, jusqu'à la fin, nous assistâmes à des assauts violents et dangereux qui ne ressemblaient plus du tout à l'agréable jeu du début de ce match.

LES JOUEURS Dans l'équipe de Prague, composée d'équipiers ayant tous de multiples qualités, il nous faut détacher les arrières, le demi-centre Kada, Sedlacek l'extrême droit, et surtout Janda le célèbre tondu si réputé.

L'équipe de Paris, composée d'une façon hétéroclite, se défendit de son mieux, mais dominée dès le début, elle ne put conjuguer son jeu et subit tout au long du match l'ascendant de son adversaire.

Les joueurs le plus en vedette furent Chayriguès, les arrières et surtout Bonnardel; Nicolas, noyé au milieu de partenaires loin d'être à sa taille ne fut pas aussi brillant qu'à son habitude.

La Ligue de Paris, obligée en dernière heure de recourir aux services de Mony pour tenir une place en avant, alors que cet excellent joueur a l'habitude d'opérer arrière, fut très coupable de la pauvreté de son organisation. Puisque les forfaits de certains équipiers étaient connus, il fallait procéder à un remaniement de l'équipe et présenter ce qu'il y avait de meilleur parmi les disponibilités.

Il semble que l'on agit légèrement à la Ligue de Paris lorsqu'il y a lieu de sélectionner. Les Bureaux et les Commissions laissent trop de charges à leur dévoué Secrétaire général et ne prennent pas à cœur les devoirs qui incombent à la place qu'ils occupent.

Lucien GAMBLIN,
ex-champion de l'équipe de France.

COMMENT FURENT DÉÇUS LES ESPOIRS DU RUGBY FRANÇAIS

Par F. ESTRADE

L'ÉQUIPE DE FRANCE DE RUGBY, QUI RENCONTRAIT, A COLOMBES, LE JEUDI DE LA MI-CARÊME, CELLE DU PAYS DE GALLES, FUT NETTEMENT BATTUE, PERDANT AINSI TOUT ESPOIR DE REMPORTER LE CHAMPIONNAT INTERNATIONAL

Le match de Rugby que disputaient, le jour de la mi-Carême, 23 mars, à Colombes, les équipes de France et du pays de Galles, retenait l'attention d'une manière toute spéciale : du gain de la partie dépendait la première place dans le classement international pour cette saison. Jamais le quinze de France n'avait été aussi près de l'emporter, et il partait favori. Ses excellentes performances en face de l'Angleterre et surtout de l'Écosse justifiaient cette faveur, aussi bien que le fait qu'il jouait sur son terrain, et, dans ces conditions, il n'avait succombé devant les mêmes adversaires, il y a deux ans, que par un seul point d'écart.

L'équipe de France fut pourtant battue, très nettement si l'on s'en rapporte au score, qui fut de 11 points (2 essais, 1 but) à 3 (1 essai), encore plus nettement si l'on considère l'allure générale de la partie, comme l'on pourra d'ailleurs s'en convaincre en consultant le graphique que nous publions plus loin.

Ce graphique indique les principaux déplacements du jeu au cours de la partie. Les mêlées y sont indiquées par un petit cercle, armé d'une flèche du côté où est sorti le ballon ; les touches par une croix, les coups francs par un triangle dont la base est du côté du camp qui bénéficie du coup franc ; cette base est barrée si le coup franc provient d'un arrêt de volée.

UNE PREMIÈRE MI-TEMPS ÉGALE

La première mi-temps fut assez égale et le jeu oscilla entre les deux lignes de 22 mètres, sans que l'on pût prévoir si l'un des deux camps parviendrait à prendre l'avantage. On peut remarquer que, dans les vingt premières minutes, ce furent plutôt les Gallois qui dominèrent, bien qu'ils aient été obligés une fois de toucher dans leurs buts. Le reste de la première mi-temps se passa dans le camp gallois, sans toutefois que les nôtres parvinssent à se montrer vraiment dangereux. Au contraire, les avants adverses réussirent à maintenir leur offensive pendant cinq minutes environ, fort près de notre ligne, mais nous pûmes nous dégager après avoir touché dans nos buts.

LA SECONDE MI-TEMPS DANS LE CAMP FRANÇAIS

Après que notre équipe eut fait si bonne figure pendant la première mi-temps, nous étions pleins d'espoir. Ce que nous craignions par-dessus tout, c'était la valeur tactique des avants gallois, et les nôtres venaient de leur résister fort honorablement. Nous pouvions penser que, ainsi qu'il en avait été en d'autres circonstances, nos *forwards*, loin de faiblir, allaient repartir de plus belle et nous donner la victoire attendue.

Mais, dès le coup d'envoi de la seconde mi-temps, nous dûmes déchanter. Ce début de mi-temps nous voyait presque immédiatement toucher dans nos buts, et les attaques des avants gallois se faisaient si pressantes qu'à chaque minute la balle dépassait notre ligne. Ces rushes constants finissaient par aboutir, à la huitième minute, à un essai, marqué par Cummings.

La partie continuait ainsi, très serrée et conduite par le *pack* gallois. Nous étions acculés sur notre ligne de 22 mètres presque sans interruption, et le score en faveur de nos adversaires s'augmentait de 2 essais, marqués par Whitfield et par Islwyn Evans, et d'un but réussi par Jenkins, sur l'essai de Whitfield.

Ce n'est que deux minutes avant le coup de sifflet final que nous parvenions à mettre 3 points à notre actif. Sur un coup de renvoi, après que nous venions de toucher 2 fois dans nos buts, une attaque de nos avants aboutissait à une mêlée près de la ligne de 22 mètres adverse, et nos trois quarts parvenaient à lancer une attaque, qui se terminait par un bel essai de Jaurréguy.

QUELLES CONCLUSIONS TIRER ?

On a beaucoup épilogué déjà sur cette défaite ; alors que l'on se croit si près de la victoire, être battu aussi nettement est bien fait pour vous persuader que le but est bien plus loin qu'on ne le pensait.

Notre ligne d'avants a été inférieure à celle d'en face, surtout au point de vue de la tactique. Nos avants ne le cèdent point à leurs adversaires des équipes nationales d'outre-Manche pour ce qui est des qualités physiques. En général, ils sont moins lourds, il est vrai, mais rachètent ce défaut de poids par une supériorité de vitesse. Et leur vigueur ne semble pas moindre.

Mais ce qui leur manque inconstestablement, c'est la science du jeu, et ils ne montrent pas qu'ils aient la plus vague idée de ce que doivent être les vues qu'ils poursuivent. Ils en sont encore à essayer surtout de gêner l'adversaire, de tenter de l'empêcher de faire ce qu'il veut : ce qui peut être utile, sans doute, mais qui ne constituera jamais qu'un jeu négatif. Encore sont-ils fort maladroits à arrêter les dribblings, ce qui est probablement une conséquence de ce que cette tactique n'est convenablement pratiquée par aucune ligne d'avants française.

Au point de vue du jeu d'offensive, nos avants sont véritablement dans l'enfance. Je viens de dire leur maladresse dans le dribbling ; ceux d'entre eux qui le pratiquent, et ils sont une exception, agissent individuellement, alors que c'est essentiellement un procédé d'ensemble.

Mais on a persuadé à nos joueurs que l'offen-

LA BALLE SORT POUR LA FRANCE

Le ballon sortait en moyenne huit fois sur dix à l'avantage des Gallois. Piteu, notre demi de mêlée, mal servi et très surveillé, ne fut pas aussi brillant que d'habitude. - *En médaillon, à gauche :* la lutte pour le ballon, *à droite :* un plaquage sur la ligne de touche.

sive était à peu près exclusivement du ressort des lignes arrière : ils ne font pas grand'chose pour la favoriser sous cette forme. Leur souci le plus fort devrait être de donner la balle à leurs lignes arrière, c'est-à-dire d'abord de s'en assurer la possession. Ils ne cherchent à le faire que dans la mêlée, qui est peut-être actuellement la phase de jeu où les lignes arrière ont le moins de chances de marquer, car leur attaque est trop attendue, et se développe le plus souvent suivant des procédés trop connus.

C'est du reste le reproche que l'on peut faire à nos lignes arrière, d'attaquer avec des tactiques trop classiques. Depuis deux ans, nous avions pu mettre en ligne des trois quarts dont le perçant et l'offensive imprévue jetaient le désarroi dans la défense opposée. Cette année, ils ne nous ont rien montré de comparable.

Car, pas plus que les autres hommes, les rugbymen ne sont éternels. Je suis persuadé que nous avons eu le tort de donner trop de confiance à des performances passées, et que, si cette défaite n'était pas venue nous réveiller, nous nous acheminions vers un quinze de « has been », d'hommes qui ont fait leur temps. Sans doute, leur devons-nous de la reconnaissance pour ce qu'ils ont donné à notre rugby de victoires, mais ce n'est point là une raison pour compromettre les victoires futures.

Notre Rugby est en plein essor ; chaque saison nous voyons se lever des équipes, dont on n'avait pas entendu parler encore, et qui parviennent au tout premier rang. Peut-on croire que, dans ces conditions, nous manquions de jeunes joueurs, prêts à remplacer leurs aînés ? Peut-on croire que le Rugby français a produit, il y a deux ans, ou plus, des étoiles inégalables ?

C'est dans ce sens que doit s'exercer, la saison prochaine, l'effort de nos sélectionneurs. Il faut laisser la parole aux jeunes, si l'on veut que notre football occupe, parmi ses rivaux, le rang auquel sa valeur lui donne droit.

TOULOUSE OU BAYONNE, QUI SERA CHAMPION DE FRANCE ?

Après des épreuves éliminatoires que l'on est d'accord aujourd'hui pour trouver trop longues et d'une dureté excessive, le Stade Toulousain et l'Aviron Bayonnais se sont qualifiés pour le match final, qui, le 23 avril, désignera le champion de France de rugby de la saison 1921-1922.

L'exploit accompli par les Bayonnais en parvenant jusqu'à cette finale est tout à fait remarquable, car il s'en fallait de beaucoup qu'ils fussent considérés comme des favoris possibles, au début de la saison. Ils avaient eu la tâche malaisée dans leur championnat régional, où ils avaient été battus par Biarritz, par 6 points à 4 ; leurs performances, jusqu'au mois de janvier, n'avaient pas été mieux que convenables, puisqu'ils n'avaient battu que de justesse les Carcassonnais, qu'ils avaient été battus par Béziers et par Perpignan, et qu'ils n'avaient pu faire mieux que match nul avec les Tarbais.

Mais, le 8 janvier, ils commençaient à montrer quelques améliorations dans leur valeur, en triomphant, assez difficilement il est vrai, des Biterrois. A la fin du même mois, une victoire très nette sur le Stade Toulousain donnait grand espoir à leurs partisans, et l'on pouvait commencer à prévoir que l'Aviron Bayonnais serait un adversaire avec qui les meilleurs devraient compter.

Depuis, il n'a fait que confirmer cette impression, bien que l'on puisse penser que le match nul qu'il réussit en face de Perpignan fut quelque peu heureux : on se souvient, en effet, qu'un essai lui fut accordé dans des circonstances qui donnaient place à la discussion, l'arbitre ayant laissé continuer le jeu, après avoir sifflé par inadvertance.

Toujours est-il que les Bayonnais sont parvenus jusqu'à la finale, après ce match nul, et après avoir nettement triomphé de Dax, de Lourdes et de Grenoble ; et la forme qu'ils ont montrée dans la plupart des rencontres des poules demi-finales, les met au moins à égalité avec les Toulousains dans l'estime des pronostiqueurs.

LA SAISON DU STADE TOULOUSAIN

La saison du Stade Toulousain offre une plus belle régularité que celle de son adversaire dans la finale. Son record ne contient que fort peu de défaites. Même, la seule que l'on puisse compter est celle que lui infligea précisément l'Aviron Bayonnais, le 29 janvier. Le Stade Toulousain fut encore battu par les Perpignanais, le 26 février, mais il était ce jour-là, privé de plusieurs de ses meilleurs joueurs, ainsi, du reste, que son adversaire, le match France-Angleterre s'étant joué la veille,

Parmi les victimes du Stade Toulousain, cette saison, on compte plusieurs des meilleurs clubs français : notamment Tarbes, qui dut baisser pavillon par deux fois, le Racing, battu trois fois, et très nettement, Béziers et le C. A. S. G., au moment de sa meilleure forme.

De sorte que l'on peut affirmer que la place des Toulousains dans la finale vient confirmer leur valeur de toute la saison ; on les considérait comme finalistes probables dès le mois de novembre, et l'on accordait généralement l'autre place aux Perpignanais. Certains, à ce moment, voyaient à Grenoble une chance d'outsider, mais il faut bien avouer que l'on ne pensait guère à Bayonne.

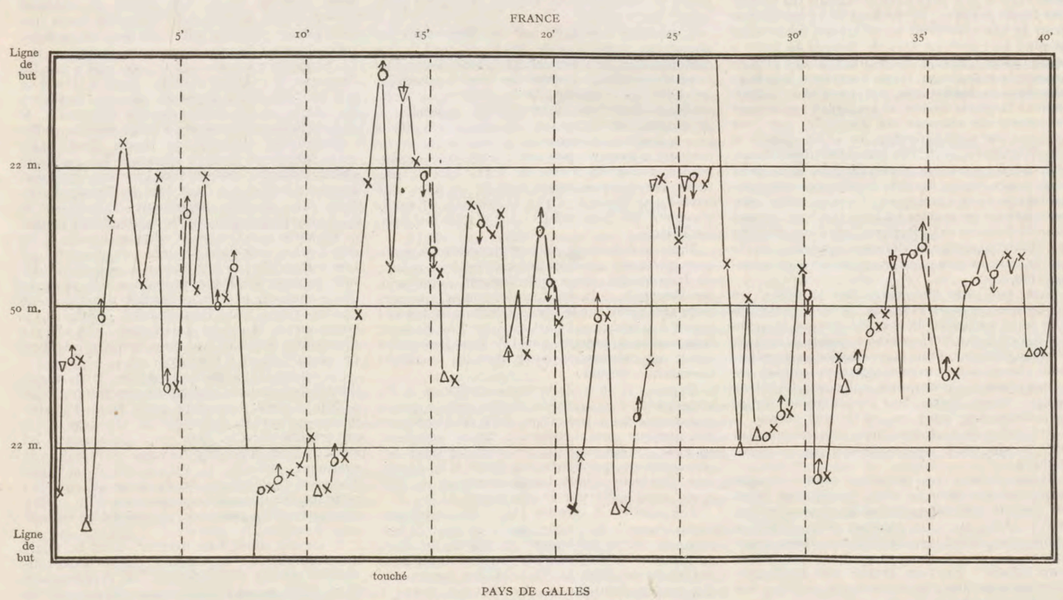
L'équipe toulousaine possède, sans aucun doute, des qualités physiques supérieures. Elle a déjà depuis longtemps une ligne d'avants lourde et active, qui mène la vie dure à ses adversaires directs. Mais on a pu souvent lui reprocher un style trop décousu pour qu'il soit vraiment efficace. Il est arrivé à la ligne d'avants toulousaine de dominer autant dire pendant les quatre-vingt minutes d'un match sans parvenir à marquer, parfois même en laissant échapper la victoire.

Il en fut ainsi, l'an dernier, dans la finale du championnat de France, où le pack toulousain refoula constamment les Perpignanais dans leurs vingt-deux mètres ; il ne put les empêcher, dans les dernières minutes, de marquer par une offensive désespérée un essai qui leur donna la victoire et le titre de champions de France.

Mais il semble bien que, cette année, le team toulousain soit en progrès sur la saison

UNE DESCENTE DES GALLOIS

La première mi-temps fut la plus intéressante. Malgré l'infériorité de nos avants, nous pouvions encore espérer remporter la victoire. Rien n'était marqué au cours de la première partie du jeu. Toutes nos offensives furent arrêtées et la chance que nous possédions de remporter la victoire fut annulée par la virtuosité des Gallois, mais il nous restait encore l'espérance !



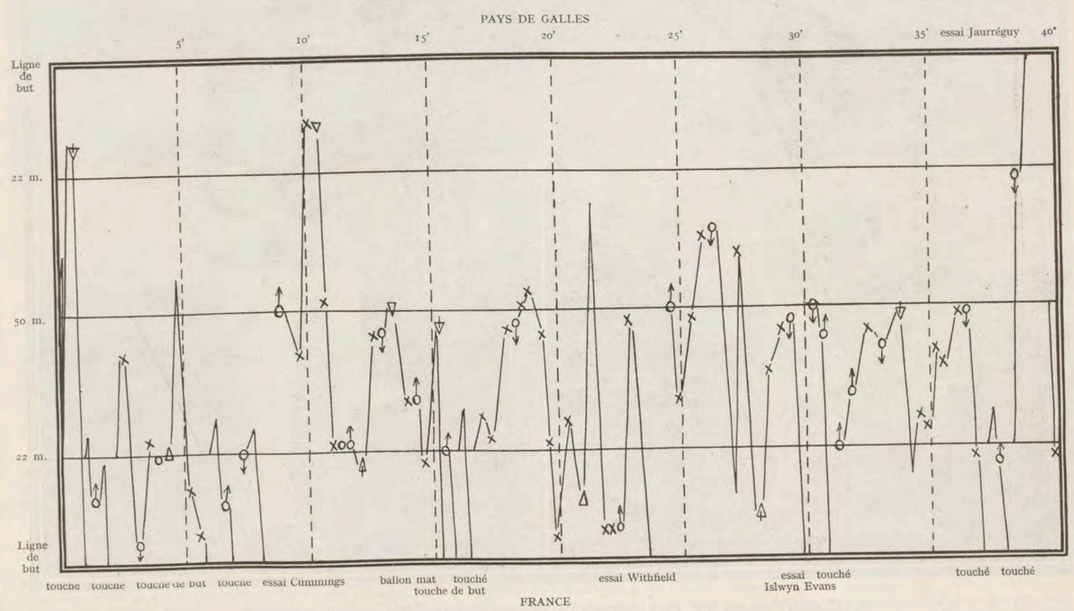
Première mi-temps : 0 à 0.

LES SCHÉMAS DES DEUX MI-TEMPS DE LA PARTIE

Dans ces deux graphiques, nous avons voulu montrer la cinématographie complète de ce que fut le match France-Pays de Galles. Les mêlées sont indiquées par un petit cercle armé d'une flèche du côté où est sorti le ballon ; les touches, par une croix ; les coups francs, par un triangle dont la base est du côté du camp qui bénéficie du coup franc ; cette base est barrée lorsque le coup franc provient d'un arrêt de volée.

UNE PASSE GALLOISE

Après la remise en jeu, la partie perdit un peu de son caractère ordonné. Les avants gallois, grâce à la force de leur action, désorganisèrent notre équipe. Bientôt nous fûmes nettement dominés et ce n'est que quelques minutes avant la fin que notre "quinze" parvint à se reprendre ; Jaurréguy sauvait l'honneur national en marquant un essai dans l'avant-dernière minute.



Seconde mi-temps : Galles, 11 ; France, 3.

enleva les cinq premières places et son sixième équipier ne se classa que 8e. Notre premier homme, Ragueneau, était 11e et Bouin 13e. En 1908, l'Angleterre prit les trois premières places puis les 5e, 6e et 7e ; seul Ragueneau réussit à s'intercaler entre les équipiers de la « Rose ».

Nous ne réussîmes jamais avant-guerre à inquiéter l'Angleterre et en général, nous dûmes nous contenter de la 4e place, sauf en 1908 et 1913, où nous nous classâmes second, derrière l'Angleterre. Il est vrai que c'était les deux années où l'épreuve se disputait en France.

Si nous mettons à part les trois splendides victoires de notre célèbre Jean Bouin, victoires individuelles, remportées de haute lutte en 1911, 12 et 13, il faut reconnaître que dans l'ensemble nos coureurs ont toujours dû, avant guerre, céder devant les équipes de la « Rose ».

Depuis la guerre, et si nous prenons les résultats dans l'ensemble, la supériorité anglaise, non seulement ne s'affirme pas aussi nette, mais elle tend même à disparaître, et le dirigeant britannique qui, à l'occasion du récent match, champion d'Angleterre contre champion de France, disputé à la Courneuve, déclarait que dans trois ans l'équipe de France de cross serait imbattable n'est peut-être pas éloigné de la vérité.

Il est évident que par champion du Monde nous n'entendons pas parler d'une victoire exceptionnelle, mais bien d'une continuité dans le succès, telle ou à peu près que celle que connut l'Angleterre, de 1900 à nos jours.

PROGRÈS FRANÇAIS OU DÉCLIN ANGLAIS

Les résultats de cette année, favorables dans l'ensemble aux couleurs françaises, proviennent-ils du progrès des coureurs et de la technique français ou bien découlent-ils d'un déclin des crossmen britanniques ?

A notre avis, la vérité est dans un juste milieu et ce n'est pas osé d'affirmer que les hommes et les équipes françaises de 1922 sont d'une classe supérieure dans l'ensemble à celles d'il y a dix ans. Certes, nous n'avons pas encore retrouvé un Jean Bouin, mais il faut se garder des comparaisons particulières pour ne songer, dans un tel débat, qu'aux appréciations générales.

Quant au cross britannique, nous persisterons à croire, jusqu'à preuve du contraire, que les Freeman ou les Blewitt ne sont pas de la classe des Shrubb ni même des Wood ou des Aldridge et le team actuel des Birchfield Harriers ne vaut pas ses prédécesseurs d'avant guerre.

La technique même des équipes anglaises apparaît être en déclin. Les fameuses formations offensives, si vantées, n'ont plus le mordant d'autrefois, peut-être en raison de ce que la formule a été copiée par les teams français,

Nos progrès sont notoires et, net également. apparaît le déclin anglais. Que ces résultats ne nous grisent pas, mais que, bien au contraire, ils nous incitent à faire mieux encore ; la victoire est d'autant plus belle qu'elle est plus complète et c'est pourquoi nous devons travailler d'autant plus que la récompense vient.

Pierre PELLETIER.

LA TECHNIQUE DU SAUT A LA PERCHE

Par FRANCQUENELLE, champion de France

LE SAUT A LA PERCHE, OU BRILLAIENT JADIS LES FRANÇAIS, EST DEVENU L'APANAGE DES AMÉRICAINS. L'ANCIEN CHAMPION DE FRANCE, FRANCQUENELLE, DONNE AUX JEUNES LES PRINCIPES DE LA TECHNIQUE DE CET ART

Le saut à la perche est un exercice très difficile à pratiquer convenablement, son style demandant de longs mois d'études et d'efforts incessants. Rares sont les entraîneurs capables de le bien enseigner et c'est certainement la raison pour laquelle nous n'avons pas en France de sauteurs à la perche capables de lutter à armes égales avec les champions étrangers. Nous y arriverons cependant. Nos représentants aux Jeux olympiques de 1912 et de 1920, au match France-Suède 1921, ont étudié de près le style employé par les Américains, Suédois, Danois et sont capables maintenant, sinon de le démontrer parfaitement au moins de bien expliquer et enseigner les différentes phases que comporte ce sport.

Nous pouvons donc espérer que les jeunes camarades qui représenteront la France en 1924 feront beaucoup mieux que leurs prédécesseurs si, *dès maintenant*, ils se mettent au travail.

Jusqu'alors nos spécialistes se sont contentés de sauter le plus haut possible sans chercher à améliorer leur style, qui en général est mauvais. Il est juste de dire que ces athlètes, depuis longtemps sur la brèche, ne peuvent songer aujourd'hui à changer une façon de sauter qu'ils pratiquent depuis de nombreuses années. Cependant si notre champion de France Lagarde a continué à étudier pendant la mauvaise saison ce qu'il a vu à Anvers, je le vois cette année recordman de France.

Fig. 1.

COMMENT DOIT-ON SAISIR LA PERCHE ? — Celui qui fait l'appel du pied gauche doit saisir la perche de la main droite à une hauteur inférieure à la barre, ceci à partir de 3 m. 20 (cette différence peut aller jusqu'à 0 m. 50 quand la barre est à 3 m. 80 et au-dessus) : le bras est tendu, l'autre main est placée près du corps, ongles en dessous, l'avant-bras devant le corps, la perche est maintenue perpendiculairement à la barre de saut, l'extrémité inférieure à 2 mètres du sol environ *(fig. 1)*.

L'ÉLAN. — La longueur de l'élan est de 30 à 35 mètres (un ou deux repères sont tracés sur le sol qui indiqueront au sauteur s'il est bien dans sa foulée ; reculer ou avancer ces repères suivant que le vent est de face ou de dos, ou bien suivant l'état de la piste d'élan).

Courir le plus rapidement possible, les épaules restant face à la barre, la perche perpendiculaire au sautoir, l'abaisser progressivement pendant la course pour la placer dans le butoir au moment de l'appel.

L'APPEL ET LE CHANGEMENT DE MAIN. — Avant que le pied d'appel arrive à terre, lancer de la main supérieure la perche dans le butoir en même temps que l'autre main se glisse près d'elle (*fig.* 2, changement de main) ; à ce moment le pied d'appel se pose sur le sol pour l'impulsion, et la position du corps est verticale, bras tendus dans le prolongement du tronc *(fig. 3)*. Ne pas oublier avant l'appel d'inspirer fortement pour accumuler dans les poumons l'air nécessaire pour l'effort à accomplir.

SUSPENSION. — *a*) Grâce à la vitesse acquise et à l'impulsion, le corps s'élève en extension, les bras restent allongés jusqu'à ce que la perche atteigne un angle de 45° à 50° *(fig. 4)* ;

b) Les jambes sont élevées vigoureusement, les bras se fléchissent *(fig. 5)* ;

c) Les bras restant fléchis, le corps se retourne sur la barre en complète extension, le sauteur fait face à la piste d'élan ;

d) A ce moment, la perche est verticale, faire une vigoureuse extension des bras pour remonter le corps et le renvoyer au delà de la barre en même temps que l'on donne un temps de reins pour permettre au ventre de l'esquiver *(fig. 6 et 7)* ; les jambes se rabattent vers le sol, la main supérieure lâche la perche en dernier lieu, ceci pour permettre l'extension complète du bras. Repousser la perche de cette main vers la piste d'élan *(fig. 8)*.

CHUTE. — Il faut retomber en souplesse pour éviter les accidents *(fig. 9)*.

COMMENT SE PRÉPARER

Pour devenir un bon sauteur à la perche il faut courir vite, avoir de bons biceps pour enlever le corps au-dessus de la barre, de solides abdominaux pour fléchir les jambes sur le tronc, de forts triceps pour repousser le corps au delà de la barre, être souple pour éviter les accidents à la chute. Il est donc nécessaire que le sauteur se prépare longuement et sérieusement pour acquérir ou améliorer ces différentes qualités.

TRAVAIL PRÉPARATOIRE HIVERNAL EN GYMNASE. — Chaque jour une gymnastique d'assouplissement de quelques minutes intéressant toutes les parties du corps est de rigueur. Trois ou quatre fois par semaine en plus des assouplissements, quelques minutes de course, travail des bras (flexion et extension) à la barre fixe, barre parallèle ou corde lisse, travail des abdominaux, quelques sprints, quelques sauts d'études à faible hauteur.

MODÈLE D'UNE SÉANCE. — Trois ou quatre minutes de course ; assouplissements, bras, jambes et tronc ;

A la barre fixe, flexion des bras, suspension allongé, élévation des jambes, grand balancement ;

Fig. 2.

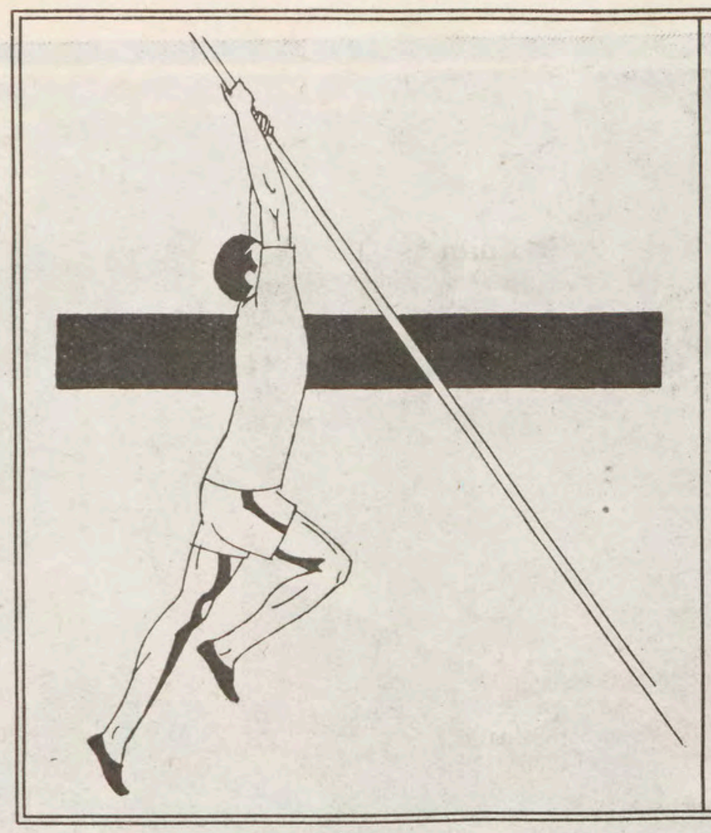


Fig 3.

Deux ou trois sprints : aux barres parallèles, balancements avec flexion des bras avant et arrière ;

Deux ou trois sprints : à la corde, prendre quelques pas d'élan, en sautant saisir la corde des deux mains, le corps en extension et sans temps d'arrêt monter les jambes tendues le plus haut possible. Exercices respiratoires quand le besoin s'en fait sentir. Par temps frais se couvrir les jambes d'un caleçon.

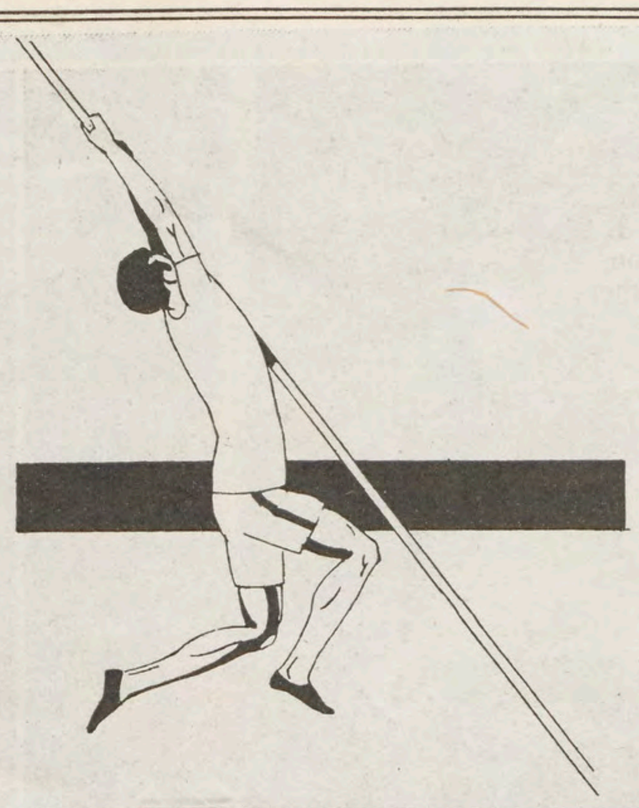


Fig. 4.

Sept ou huit sprints la perche en mains ; entre chaque sprint, exercices respiratoires et exercices de lancer de la perche dans le butoir avec changement de main. Après quelques minutes de repos, sauts d'étude, la barre étant placée à une hauteur facile à franchir. Une dizaine de sauts sont suffisants, à chaque séance. Arrêter l'entraînement dès l'apparition de la fatigue. Terminer la séance par un massage.

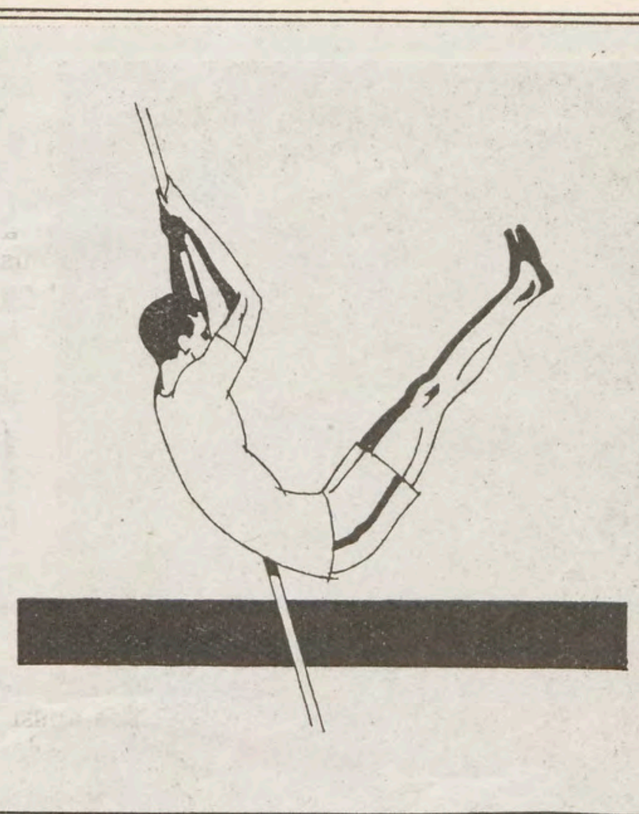


Fig. 5.

en attendant les beaux jours. Tous les jeunes gens sans distinction de Fédération qui ont un peu pratiqué le saut à la perche y seraient convoqués pour concourir devant un jury de spécialistes d'athlétisme qui désignerait ceux qui sembleraient avoir le plus de qualités et être dignes d'être retenus pour un entraînement spécial. Aussitôt ces jeunes gens désignés, une préparation sérieuse commencerait — trois ou quatre fois par semaine —

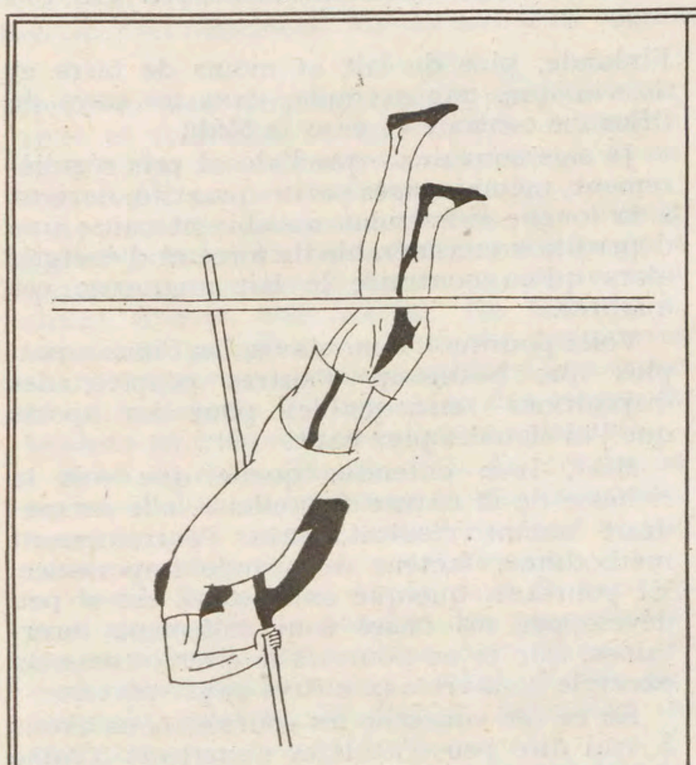


Fig. 6.

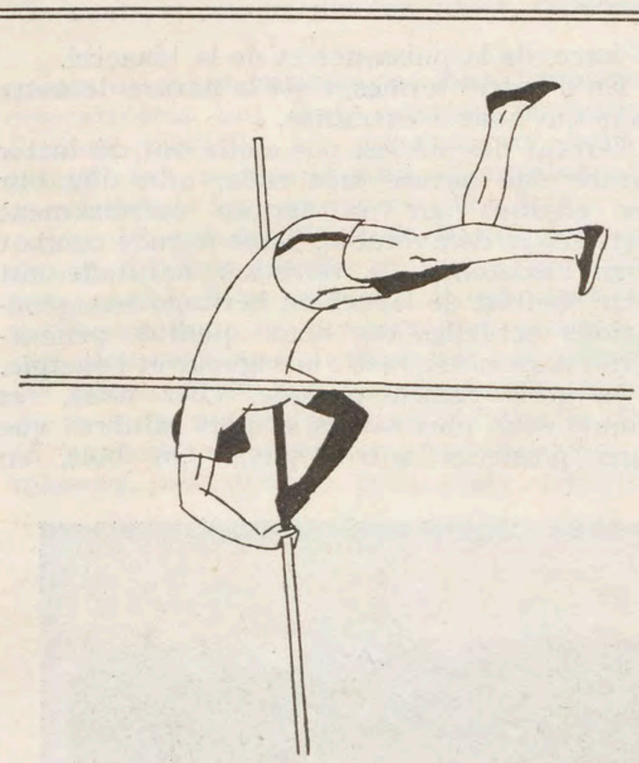


Fig. 7.

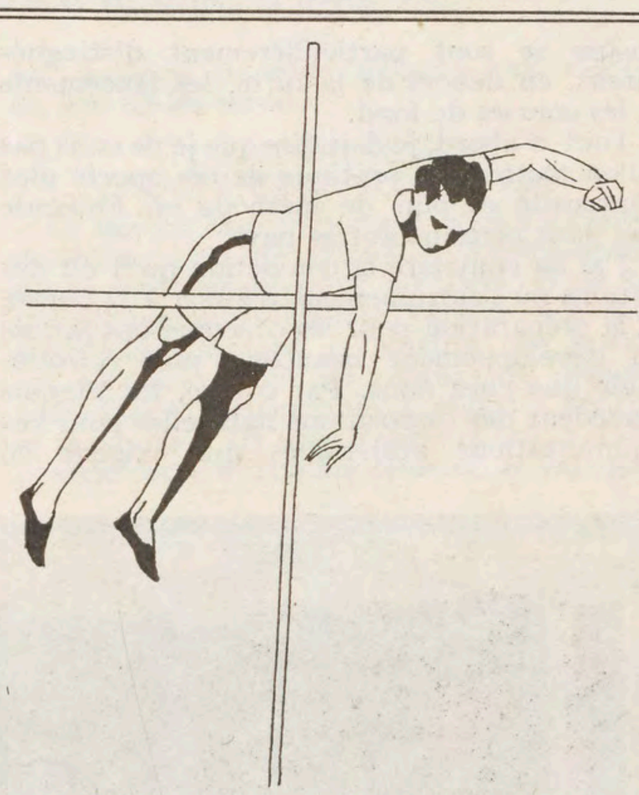


Fig. 8.

L'ENTRAINEMENT ESTIVAL (QUATRE OU CINQ FOIS PAR SEMAINE). — Avant de commencer l'entraînement le sauteur doit se rendre compte si le terrain de chute est suffisamment meuble, si la perche est en bon état et si la piste d'élan permet d'éviter tout accident. Si le temps est frais ne pas oublier de se couvrir les jambes.

Mise en train quatre ou cinq minutes, puis entraînement proprement dit :

L'entraînement ne sera vraiment profitable que si un entraîneur y assiste pour indiquer au sauteur ses défauts et les corriger.

COMMENT TROUVER DES SAUTEURS ET LES PRÉPARER POUR 1924

Il faudrait que dès aujourd'hui on organisât, dans les grandes villes, des centres de préparations qui fonctionneraient dans les gymnases de 8 à 10 heures en hiver, de 6 à 8 heures en été et cela jusqu'en 1924. Dès que la température le permettrait, les centres fonctionneraient, tout naturellement, en plein air. Peut-être, alors, pourrions-nous dans deux ans et demi présenter des sauteurs capables d'inquiéter les meilleurs.

FRANCQUENELLE,
Ex-Champion de France

L'ENTRAINEMENT DES ATHLÈTES FINLANDAIS

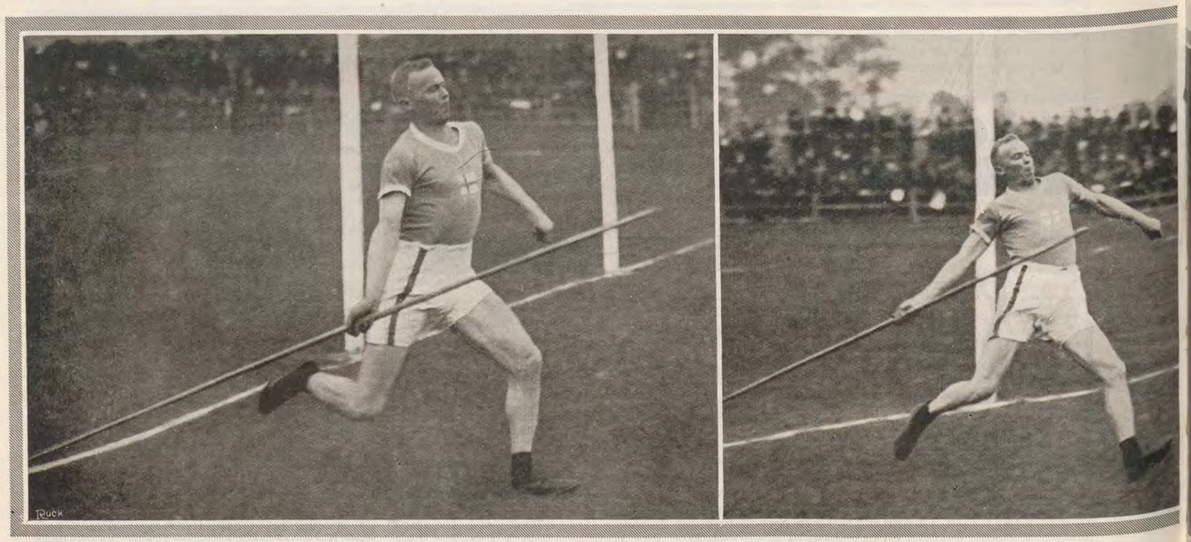
Par Kalle VÄÄNÄNEN

LES ATHLÈTES FINLANDAIS QUI FIRENT, AUX JEUX OLYMPIQUES D'ANVERS, L'ADMIRATION DES SPORTSMEN DU MONDE ENTIER, ONT-ILS UN PROCÉDÉ D'ENTRAINEMENT SPÉCIAL? — L'UN DE LEURS PROFESSEURS A BIEN VOULU NOUS ADRESSER CET ARTICLE

LA *Vie au Grand Air* m'ayant demandé d'exposer la méthode d'entraînement aux divers sports athlétiques en Finlande, je vais essayer dans les lignes suivantes d'indiquer le plus grand nombre de renseignements.

La question est très vaste et nécessiterait un ouvrage complet. Il n'est pas possible, dans une simple étude, de donner une idée aussi exacte qu'il serait désirable. C'est pourquoi, je ne parlerai que des sports qui, aux Jeux olympiques d'Anvers, valurent de magnifiques victoires aux Finnois. Et même en ce qui concerne ces sports, je devrai me borner à quelques avis généraux sur les méthodes d'entraînement et sur la préparation aux concours athlétiques.

Les exercices dans lesquels mes compa-



LE LANCEMENT DU JAVELOT

Cette remarquable série de documents photographiques a été posée spécialement pour la *Vie au Grand Air*, par le finlandais Myyra, recordman du monde du jet. Nous le voyons depuis la position initiale jusqu'au moment où son javelot est parti. — *De gauche à droite*, la course avant l'effort. On voit les diverses

triotes se sont particulièrement distingués furent, en dehors de la lutte, les lancements et les courses de fond.

Tout d'abord, je dois dire que je ne crois pas qu'on mette à la pratique de ces sports plus d'intensité et plus de méthode en Finlande que dans certains autres pays.

J'ai au contraire la conviction qu'il est des nations où l'entraînement régulier à la course et la préparation pour les concours ont acquis un développement beaucoup plus considérable que chez nous. Par contre, les Finnois possèdent des dispositions naturelles pour ces manifestations athlétiques qui exigent de la force, de la puissance et de la ténacité.

En d'autres termes, c'est la nature de notre pays qui nous a entraînés.

Durant des siècles, nos aïeux ont dû lutter contre une nature très rude, afin d'établir des champs sur un terrain extrêmement pierreux et défavorable. Dans le rude combat pour l'existence, la sélection naturelle eut pour résultat de laisser en héritage aux générations actuelles ces deux qualités primordiales dans notre race : la vigueur et l'énergie.

Je crois également que, chez nous, les mœurs sont plus saines et plus salubres que dans plusieurs autres pays. On boit, en Finlande, plus de lait et moins de bière et de vin que, par exemple, dans les pays de l'Europe centrale et dans le Midi.

Je suis convaincu que l'alcool pris régulièrement, même en très petite quantité, devient à la longue infiniment nuisible et cause une déperdition considérable de force et d'énergie, alors qu'au contraire le lait augmente ces qualités.

Voilà pourquoi, à mon avis, les Finnois ont, plus que beaucoup d'autres peuples, des dispositions remarquables pour les sports que j'ai signalés plus haut.

Mais, bien entendu, quelle que soit la richesse de la nature finlandaise, elle ne rendrait aucun résultat, sans l'entraînement méthodique, facteur de grande importance. Et pourtant, quoique existant, il est si peu développé, ses bases sont tellement incertaines, que je ne pourrais le citer comme un exemple à suivre aux autres pays sportifs.

En ce qui concerne les courses, nous avons à vrai dire peu d'athlètes s'exerçant comme il le faudrait pour rester en forme pendant de longues années. Mais, avec l'expérience qu'ils ont acquise, je me permettrai de présenter quelques observations, voire même des instructions, sur l'entraînement dans cette branche du sport.

LE PREMIER TEMPS DU LANCEMENT

Myyra s'est arrêté et profite de l'élan. Son bras droit est maintenant complétement écarté en arrière et le javelot est en position de départ.

COMMENT S'ENTRETIENT LE COUREUR DE FOND

La qualité indispensable au coureur de fond est avant tout la ténacité. Pour l'acquérir d'une façon indiscutable, l'athlète doit s'exercer énormément. Nos meilleurs représentants s'entraînent presque toute l'année, en ne s'accordant que quelques semaines de repos. Mais ce n'est pas la course qu'ils travaillent surtout, c'est la marche.

La marche exécutée sur de longues distances fait accroître la ténacité, sans être aussi accablante pour les organes que la course.

Pendant la saison d'hiver, qui s'étend de décembre à février, alors que la température est la plus basse, on fait, deux fois par semaine, une longue promenade à pied. La longueur du parcours choisi varie entre 8 et 12 kilomètres pour celui qui se destine aux courses de 1.500 ou 3.000 mètres et passe à 20 ou 25 kilomètres pour celui qui se prépare à des

PAR LE FINLANDAIS MYRRA

Lancement du javelot, avec 66 mètres 10, lorsqu'il vint donner une exhibition à Paris. Il a bien voulu nous faire prendre successivement toutes les phases d'un exercice très nettement. Myyra arrive en courant. Se contracte, augmente son allure, repousse son bras en arrière et pointe son javelot en l'air.

Phases de l'

épreuves plus longues. Il faut marcher sans arrêt et très vite, en couvrant le kilomètre en 6 m. 30 s., 7 minutes au maximum et en conservant une attitude sportive.

Après cette promenade rapide, il convient d'aller prendre un bain chaud, un « sauna » (prononcez : saouna). Le sauna est le bain chaud finnois, très spécial. On fait de la vapeur en projetant de l'eau sur des pierres chaudes qui couvrent la cheminée d'une étuve et on se fouette le corps avec des verges de bouleau en restant étendu sur des planches.

Si on est dans l'impossibilité de prendre un sauna, il faut au moins se frotter énergiquement le corps avec un linge humide et ne pas cesser avant que la peau soit chaude.

Vers le printemps, dès le mois de mars, il faut augmenter le nombre des promenades. On en fait trois par semaine. A ce moment on peut, déjà, commencer à courir un peu, par exemple pendant le dernier kilomètre du parcours.

En avril, lorsque la neige se met à fondre, continuez à accroître vos exercices (quatre à cinq randonnées par semaine). Maintenant, on peut se mettre à pratiquer le cross-country, en remplaçant quelques-unes des promenades par des courses. Bien entendu, la distance doit être plus courte.

En été, enfin, pendant la période des épreuves et championnats, l'athlète continue son entraînement en couvrant, par exemple, à la course, quatre fois par semaine, une distance de 1 km. 500 à 3 kilomètres.

Mais il ne faut pas se contenter de soigner le fond. Le coureur de distance a également besoin de perfectionner sa pointe de vitesse. C'est ainsi qu'il accomplira des sprints sur 150, 200 et 300 mètres en donnant son allure maximum.

En un mot, en ce qui concerne l'entraînement du coureur, on peut donner la règle suivante :

« Il faut marcher le plus possible sur de longues distances pour acquérir la ténacité, et courir rapidement sur de courts trajets pour obtenir la vitesse. »

Telle est la base de la méthode des champions finnois.

En dehors de ces exercices spéciaux, le programme de la préparation de nos meilleurs coureurs comporte, en outre, de la gymnastique à la maison. On doit s'y livrer pendant quinze ou vingt minutes par jour. La plupart des athlètes ont leur système particulier. Chacun travaille les mouvements qu'il a trouvé les meilleurs, afin d'entraîner ses muscles et de les maintenir en bon état.

J'ai dit qu'aussitôt après la marche ou la course, il fallait prendre un sauna. Si ce n'est pas possible à ce moment, il est cependant nécessaire pour les muscles d'en prendre un peu plus tard, une ou deux fois par semaine. De même, il est bon et même indispensable de se faire masser pendant la période d'entraînement, à condition toutefois que le masseur soit qualifié pour cette opération, un mauvais massage nuisant aux muscles au lieu de les servir.

L'ENTRAINEMENT DOIT ÊTRE RÉGULIER

Ce qui est très important pour un coureur de fond, c'est de pratiquer l'entraînement d'une façon absolument régulière. Il ne faut pas négliger une seule fois l'exercice sans cause impérieuse. Autant la solidité des muscles est nécessaire pour un coureur de distance, autant sont indispensables la ténacité, l'énergie et le courage. De deux coureurs qui se valent comme corps et comme muscles, le vainqueur

LE SECOND TEMPS DU LANCEMENT

Myyra a écarté complètement les jambes, reposant le poids de son corps sur la droite et penchant le torse en arrière, tandis qu'il commence à replier son bras.

sera toujours le plus énergique. Or, négliger sans motif l'entraînement, même pour un seul exercice, émousse la volonté et diminue les chances de succès.

Il est à recommander d'interrompre l'entraînement pendant six ou huit semaines dans l'année. La période qu'il est préférable de choisir pour ce dessein sont, en Finlande, les mois de novembre et de décembre, parce que c'est l'époque où le froid commence et où la terre gèle. Dans les pays méridionaux, c'est le temps venant après les championnats que l'on préfère, les épreuves étant terminées, les muscles pouvant se reposer et les nerfs ayant repris leur équilibre.

C'est de cette manière que se prépare, par exemple, Paavo Nurmi, le grand coureur finnois, deux fois vainqueur olympique, recordman du monde. Tel fut son régime pour les Jeux olympiques d'Anvers et surtout pendant l'hiver et le printemps de 1920-1921, où il s'est entraîné avec une énergie extrême. Les résultats de ce travail se manifestèrent aussitôt. L'été dernier, il avait acquis une forme, peut-on dire, phénoménale, accumulant les victoires, obtenant des résultats éclatants aussi bien dans sa patrie qu'à l'Étranger.

En principe, la même méthode a été suivie par le premier de nos grands champions, Hannes Kolehmainen, le vainqueur de Bouin en 1912, à Stockholm, et du Marathon olympique de 1920, à Anvers.

D'autres coureurs, qui n'atteignent pas cependant la classe de ces athlètes extraordinaires, obtiennent, en pratiquant cet entraînement, un état physique bien meilleur et enregistrent des résultats très supérieurs à ceux qu'ils moissonnaient auparavant. Ainsi Vesamaa qui, entre autres, prit part aux Jeux olympiques d'Anvers, observa ce régime pendant l'hiver 1920-1921, ne se reposant que quinze jours au plus fort de l'hiver. L'été suivant fut marqué par des performances qu'on ne le supposait pas capable de réaliser.

LE TRAVAIL DES LANCEURS

Ce qu'on exige d'un coureur est aussi indispensable pour la mise en forme d'un lanceur qui veut se maintenir en bon état et prendre soin de son art. Avant tout, il s'agit d'obtenir des muscles vigoureux, élastiques et souples. On n'arrive pas à ce résultat en s'entraînant exclusivement dans la spécialité choisie, d'autant plus que, dans notre pays, chaque saison ne donne pas l'occasion de se consacrer aux lancements. Il faut alors trouver d'autres branches de l'athlétisme pouvant produire sur les muscles un effet peut-être plus favorable encore que le sport spécial auquel on s'est voué.

La gymnastique est à recommander pardessus tout. Certains de nos grands champions suivent leur propre système de culture physique et, en outre, travaillent d'autres sports pouvant leur servir.

CEUX QUI SONT DOUÉS NATURELLEMENT

Il n'en est pas ainsi pour tous, je m'empresse de l'ajouter. Il y a des champions « par la grâce de Dieu », peut-on dire, qui ne suivent jamais un régime régulier d'entraînement et qui, malgré cela, sont des hommes de grande classe. Tel est notamment Niklander, vainqueur du lancement du disque à Anvers. Il n'a jamais pratiqué la gymnastique. L'hiver, il ne s'entraîne à aucun sport. A peine, quand il a des loisirs, s'en va-t-il parcourir les bois en chassant le renard. Au printemps, à la fonte des neiges, il commence à se consacrer à ses sports favoris, lancements du disque et du poids, en faisant tous les deux jours quelques jets légers. Ce n'est qu'un mois plus tard, qu'il s'efforcera parfois « à toute vapeur ». De temps en temps, mais rarement, un peu de course sur de très courtes distances.

On avouera qu'on ne peut trouver pas plus simple méthode et qu'il y a lieu de s'étonner qu'avec un travail aussi restreint, il ait pu triompher aussi magnifiquement aux Jeux olympiques. Niklander a confiance en ses

LE JAVELOT EST PARTI

D'une détente de tous ses muscles, le finlandais Myyra a lancé son javelot qui va retomber à une soixantaine de mètres plus loin.

dons de nature et il se contente de se maintenir en bon état. Mais on peut déclarer, selon toute vraisemblance, qu'il serait un athlète encore plus remarquable, s'il prenait plus de soin de son entraînement.

Par contre, la plupart des grands sportsmen finnois prennent plus à cœur leur vocation et essaient, à l'aide d'un travail régulier et méthodique, d'obtenir le complet rendement de leurs qualités. Parmi eux, je tiens à citer Myyra et Porhola, dont je rapporterai quelques traits de la méthode.

LA MÉTHODE DE MYYRA, LE LANCEUR DE JAVELOT

Lorsque Myyra se prépara aux Jeux olympiques d'Anvers, il commença son travail l'hiver précédent, au commencement de février, en accomplissant chaque jour un programme fixe de gymnastique. En outre, il faisait régulièrement de courtes promenades de 2 à 3 kilomètres, à une allure rapide. Au mois de mars, il se remit au lancement du javelot : chaque jour, quelques essais sans élan et sans force. La neige une fois fondue, il alla s'exercer sur la plaine des sports, toujours légèrement, mais avec élan. Deux ou trois fois seulement par semaine, il fournissait un petit effort pour se rendre compte de ce dont il était capable et des progrès de sa venue en forme.

Il continua ainsi tout l'été. En même temps qu'au lancement du javelot, il s'exerçait aussi dans quelques autres sports, tels la course et le saut, pour fortifier ses jambes.

Myyra est d'avis qu'il vaut mieux s'entraîner tout seul, sans quoi on n'a plus assez de patience pour faire de timides essais. Car il trouve absolument nécessaire de ne produire que de légers efforts, pour ne pas surmener les muscles. Il a aussi l'habitude de faire ses lancements sans limite marquée. Selon lui, la limite est une gêne pour le lanceur et peut nuire au style. Or, les résultats dans le jet du javelot dépendent surtout du style. Et il y a de nombreux styles différents ! Presque chaque lanceur a le sien. Ma tâche, dans cet article, n'est pas d'expliquer ni de critiquer ces diverses méthodes.

LA PRÉPARATION DE PORHOLA

Porhola, lui aussi, considère indispensable l'entraînement hivernal. Il l'a suivi aussi bien pour sa préparation aux Jeux olympiques que depuis. La base de son travail d'hiver consiste dans des sauts sans élan et dans la boxe. Ceux-là ont pour but de donner de la puissance et de la souplesse aux jambes, celle-ci de maintenir les muscles des bras et des épaules robustes et mobiles, en même temps qu'elle sert énormément les jambes. Disons, en passant, que Porhola saute sans élan plus de 3 mètres en longueur et sans élan plus de 1 m. 40 en hauteur, quoique pesant 105 kilogrammes. La gymnastique fait aussi partie de son programme.

S'il a l'occasion, déjà en hiver, il s'entraîne de temps en temps au lancement du poids. Mais ce n'est qu'une distraction. Le travail propre dans ce sport, qui lui a valu la victoire aux Jeux olympiques d'Anvers, ne commence qu'au printemps, lorsque le sol n'est plus gelé. En été, il fait aussi de la course à pied sur petites distances.

LE TRAVAIL du LANCEUR de DISQUE

Comme pour le javelot, le style est très important pour le poids. Mais il dépend surtout de l'entraînement. Pour le lancement du disque, le style est peut-être encore plus capital. En ce qui concerne cet exercice, l'entraînement d'hiver est le même que pour le javelot et le poids. La condition indispensable pour le lanceur de disque, c'est la tranquillité. Il est bon de se servir d'un cercle plus petit que celui des concours pour l'entraînement. L'effet est double : la vitesse du tour est d'autant plus grande que le cercle est petit et le lanceur s'habitue à ne pas dépasser la limite.

D'abord, le lanceur doit soigner la force de ses jambes en les exerçant par quelques exercices athlétiques : marche, course sur de petites distances, sauts sans élan, boxe. Ensuite, il faut, dès l'hiver, entraîner les muscles du torse et des bras, utiles au lancement, par de la boxe et de la gymnastique.

Enfin, quand on se livre à des jets, ne pas s'épuiser à l'entraînement. Ce n'est que de temps en temps qu'on peut faire quelques essais où l'on donne le maximum.

SE REPOSER AVANT LES ÉPREUVES

Avant les concours, il faut se reposer complètement. L'opinion de la plupart des champions est que ce repos doit être de huit jours. Myyra trouve que quinze sont nécessaires. Pendant ce temps, les muscles se détendent et ce temps d'arrêt augmente le désir de fournir des efforts pendant les épreuves.

Quant aux massages et aux bains, les mêmes règles servent aux coureurs et aux lanceurs. Ceux-ci généralement trouvent les deux indispensables.

La plupart de nos champions ne fument pas du tout (Kolehmainen, Nurmi, etc.) ou du moins ne le font pas régulièrement. Porhola est d'avis que l'emploi du tabac deux jours avant le concours diminue considérablement les résultats, aussi s'abstient-il de fumer pendant quelques jours.

CONCLUSION

Tous les renseignements que je viens d'exposer ne doivent pas être considérés comme un guide à suivre. J'ai voulu seulement donner quelques précisions sur l'entraînement de quelques champions finnois.

Le travail régulier et sévère exige une grande énergie de l'âme. Seule une minorité de sportsmen, en Finlande, s'entraînent aussi régulièrement. Ils sont rares. Mais ce sont eux, les vainqueurs.

On a pu s'étonner des progrès très rapides obtenus par les Finnois dans les divers sports athlétiques. Aux Jeux olympiques d'Anvers, nos représentants étonnèrent le monde par leurs merveilleuses performances si variées.

Aussitôt — et nous en fûmes fièrement heureux — on parla de nos athlètes avec une admiration sincère, mais les critiques sportifs semblaient s'imaginer qu'un aussi petit peuple que le nôtre devait avoir des secrets mystérieux pour l'entraînement et la mise en forme des athlètes. C'est une erreur. La valeur spor-

tive n'est d'abord pas fonction du rayon d'un pays.

Ce qui fait notre force est surtout constitué par nos mœurs patriarcales. Chez nous, pas de tentation, pas de distraction. Le sport absorbe tous les loisirs de la jeunesse. Nous avons reconnu l'importance de ce véritable médecin des muscles, et tous les jeunes gens s'y adonnent avec passion. Le citadin comme le laboureur, dès qu'ils ont terminé leur travail, vont aussitôt faire de la gymnastique, courir, sauter, lancer. Ils le font méthodiquement, selon un régime bien compris dont ils ne s'écartent jamais. L'entraînement sportif leur semble aussi nécessaire que les principes les plus élémentaires de l'hygiène. D'autre part, notre bain spécial, ignoré par les athlètes des autres nations, est un excellent auxiliaire pour le rendement des muscles. Enfin, jamais un athlète ne commet le moindre excès. Nous vivons une vie saine, régulière et nous ne connaissons pas les écarts auxquels les plaisirs des grandes villes incitent la jeunesse.

Le sport est réglementé de façon absolue en Finlande, non point d'une façon rigide et militaire, mais d'une manière pour ainsi dire un peu monastique. Partout, il y a des sociétés qui fonctionnent admirablement, dirigées par des compétences, avec des entraîneurs sérieux connaissant à merveille le sport, et partout il y a des terrains de jeux permettant à toute notre jeunesse de travailler et de s'entraîner. Une saine émulation nous permet d'obtenir d'incroyables performances de la part des champions. Mais il ne faudrait pas croire qu'il suffira d'être Finnois pour être habile à la course, au saut ou au lancement. Les représentants que nous envoyons aux Jeux olympiques constituent une sélection que nous avons la chance de pouvoir opérer dans une multitude de candidats. C'est ce qui fait notre force, mais il serait exagéré de penser que tous nos compatriotes valent les Kolehmainen, les Nurmi, les Myyra, les Porola ou les Niklander, véritables phénomènes de la nature.

Nous espérons cependant montrer pas mal d'hommes de valeur en 1924.

KALLE VÄÄNÄNEN.

LA RIVALITÉ DANS LES SPORTS FÉMININS

Par Jacques MORTANE

LA BATAILLE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES DE SPORTS CONTINUE APREMENT. TOUT EST EMPLOYÉ POUR TACHER DE VAINCRE LA F. S. F. S. F.. LA PREMIÈRE EN DATE, QUI RESTE LA PLUS PUISSANTE

Il ne faut pas frapper une femme, même avec une fleur, fût-ce un rhododendron *(rosenbaum,* comme on dit en allemand). Et pourtant la lutte continue plus âpre que jamais dans les sports féminins. Les hommes, courageusement, sont partis en guerre contre les vaillantes femmes qui n'avaient pas hésité, à une époque où leur effort était traité de folie, à entreprendre la croisade en faveur de l'exercice physique pour les jeunes filles.

Mme Milliat avait réussi à créer un club puissant, aux résultats surprenants, Femina-Sport, avec la précieuse collaboration de cet apôtre qu'est le professeur Payssé. Puis, succès oblige, une Fédération fut constituée, la F. S. F. S. F. L'un des vice-présidents, M. Ernest Weber, avec sa loyauté habituelle, ayant trouvé que cette union fonctionnait à merveille, considéra que le rôle des hommes était terminé, et démissionna. Son collègue ne voulut pas imiter son geste, partit cependant, mais pas content, et créa une Fédération concurrente. Après bien des incidents dont je vous ai parfois entretenu et qui ne sont pas du sport — Dieu merci ! — la Fédération concurrente de la Fédération mère, réussit à fusionner avec celle des Sociétés de gymnastique. Elle avait besoin de cette bouée de sauvetage. Vous croyez que chacun vécut dès lors de son côté, travaillant uniquement pour l'idée ? Oh ! que c'est mal connaître la mentalité de certains officiels. Un accord aurait peut-être pu se faire, si on avait eu du doigté, si les décisions avaient toujours été saines et sportives, si on avait joué cartes sur table. Mais la lutte, quoique ouverte, était entreprise au moyen d'armes qui n'étaient pas toujours visibles. Et les hommes revenaient en foule, alors que, vous l'avouerez, il est assez normal que les femmes décident elles-mêmes ce qu'elles peuvent et doivent pratiquer. Le sexe fort émet la prétention de leur donner des ordres, de leur indiquer ce qui doit leur faire du bien, de découvrir les exercices qui leur sont nuisibles. Ils discutent, ils pérorent, mais sur quoi se basent-ils ? Qu'y connaissent-ils ? Aussi arrive-t-on à des résultats vraiment curieux.

D'abord tout ce que fait la F. S. F. S. F. est considéré malsain par la concurrence. Les jeunes filles font, paraît-il, acte de professionnalisme, car il leur arrive de faire des déplacements en pays étranger. Mais les accusateurs oublient que leur groupe dépend de l'Union des Fédérations masculines où les voyages sont de règle, sans que les bénéficiaires soient des professionnels. Allons plus loin ! Cette Fédération si rigoriste est partisan de l'adage : « Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais ». Ne va-t-elle pas envoyer nombre de ses sportives à Monte-Carlo pendant une douzaine de jours ; n'a-t-elle pas fait entreprendre une tournée de plus d'une semaine en Angleterre ? Alors, ces jeunes filles seraient professionnelles ? Qui l'aurait cru ?

En outre, les sports de la F. S. F. S. F. sont considérés comme nuisibles : le football ? Pouah, l'horreur !... aussi à la F. F. F. G. S. (ouf !) se contente-t-on de jouer au ballon rond, ce qui est exactement la même chose, avec cette différence que la balle est un tout petit peu moins grosse. Les courses de fond doivent être interdites ! Ce qui n'empêche pas la F. F. F. etc... de garder l'épreuve de 1.000 mètres dans le match France-Belgique. Le cross est néfaste ! Oui, quand on le pratique autrement qu'à la F. S. F. S. F. où on a soin d'établir des sélections pour le championnat. A l'autre Fédération, on ne prit pas la même précaution, ce qui procura le triste spectacle de pauvres enfants se traînant lamentablement pour terminer le cross de la... F. F. F. G. S.

Ce défilé d'adolescentes fourbues et exténuées est-il conforme à l'esprit de la circulaire que le président de la 3 F. S. S. adresse à tous les clubs masculins pour les engager à former des sections féminines :

« Après avoir acquis, est-il dit, par cette

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY

Le championnat de France de cross-country s'est disputé à Chaville, le 12 mars. Le parcours, assez facile, comprenait une distance de 3 kil. 500. Mlle Neveu, de l'U. A, Clodoaldienne, triomphait, battant Mlle Petit de 50 mètres. Par équipes, la victoire revenait à l'U. A. Clodoaldienne. — *A gauche,* le départ. — *A droite,* Mlle Neveu, la nouvelle championne de France

LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE FOOTBALL

La finale du championnat de Paris de football s'est jouée le 5 mars, au stade Elisabeth. Les deux finalistes étaient Femina-Sport et les Sportives. Ce furent ces dernières qui remportèrent le titre en triomphant de l'équipe rivale par 3 buts à 2, après une partie âprement disputée. — *A gauche*, Mme Lévêque à l'ouvrage. — *A droite*, Mlle Bracquemont descend vers la ligne adverse.

éducation préliminaire un développement suffisant, après avoir atteint un *âge à déterminer*, suivant la nature de la jeune fille, cette dernière pourra être autorisée à aborder les sports. Nous avons d'ailleurs institué une *licence sportive qui ne sera délivrée qu'aux jeunes filles susceptibles d'accomplir certaines performances minima*... Cette licence constituera la preuve que l'intéressée pourra pratiquer les sports *sans danger*. Une éducation physique mal conduite peut produire chez la femme des effets nuisibles. Nous sommes décidés à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter tout excès et nous nous assurerons le concours de médecins toutes les fois que cela sera nécessaire. »

Eh bien ! faites vite, convoquez les docteurs à votre prochain cross. Imitez l'exemple de la F. S. F. S. F. qui s'est assuré le concours de nombreux médecins et dont le Club Femina-Sport est présidé par la doctoresse Houdré. Oui, imitez et tâchez de faire aussi bien.

Dans cette même circulaire, il est dit : « L'éducation physique et les sports sont un moyen de se maintenir en bonne santé et non un prétexte à exhibitions ou représentations tapageuses. » C'est, quoique ce ne soit pas expliqué, une pierre dans le terrain de la F. S. F. S. F. Or, jamais celle-ci n'a fait d'exhibitions, ni de représentations tapageuses. N'est-ce pas plutôt dans l'autre Fédération qu'on recourut, avant la fusion, au concours de danseuses court vêtues et étrangement fardées ? La correction n'a jamais cessé de régner dans les réunions de la Fédération Milliat et c'est pourquoi ce groupement s'est attiré toutes les sympathies, tous les encouragements officiels et une foule admirative que l'autre Fédération — nous en savons quelque chose à la *Vie au Grand Air*, avec dossier à l'appui — aurait bien voulu obtenir ! De là aussi, dans la circulaire, cette phrase : « Nous imposons à nos jeunes filles une tenue pratique, mais d'une correction absolue, de façon à être à l'abri de tout reproche de la part des parents ou du public. » Pour atteindre cette correction, il faudra encore prendre la F. S. F. S. F. comme exemple. Toutes les jeunes filles sont habillées comme des sportives décentes qui inspirent le respect.

LE RUGBY FÉMININ

Continuant ses essais, la F. S. F. S. F. fait pratiquer ce jeu par ses licenciées. Bientôt, le rugby féminin, sous le nom de barrette, sera joué comme le football, car il n'est pas plus brutal que les autres sports.

En post-scriptum, il est ajouté que « notre fédération féminine *est la seule reconnue* par l'U. S. G. F., la F. F. A., la F. F. H. etc., etc., etc. « Est la seule reconnue » est souligné». Le trait aurait pu continuer jusqu'à « par ».

Regrettons ces concurrences fâcheuses qui ne peuvent que nuire à l'idéal poursuivi. Et n'est-ce pas la plus belle preuve de la puissance de la Fédération Milliat que l'étude des mille attaques dont elle est victime de la part de sa concurrente ; sur ses feuilles d'affiliation, la 2 F. A. pose cette angoissante question : « Votre club possède-t-il une section féminine ? » La Fédération de Hockey donne l'ordre à ses clubs possédant une section féminine de hockey de démissionner de la F. S. F. S. F. sous menace de retrait de la licence aux joueuses et *même aux joueurs*. La Fédération de Natation exclut la F. S. F. S. F. des jeux nautiques de Monaco, alors que les exercices athlétiques qui sont organisés sont ouverts à toutes les sportives. Récemment, Femina-Sport avait été invité à prendre part à une réunion donnée à l'Automobile-Club. La veille, une lettre des organisateurs, inspirée par la Fédération de Natation, avertit Femina-Sport de ne pas se déranger parce que ce club n'est pas affilié à la Fédération française de Natation !

Ainsi va le sport féminin. Évidemment ce n'est pas très reluisant. Les coulisses ne sont jamais très belles. Néanmoins, ne pourrait-on pas trouver le seul terrain d'entente possible : laisser le sport féminin aux femmes. S'occupent-elles du sport masculin ?

Jacques Mortane.

Hippisme

LES DÉBUTS DE LA SAISON

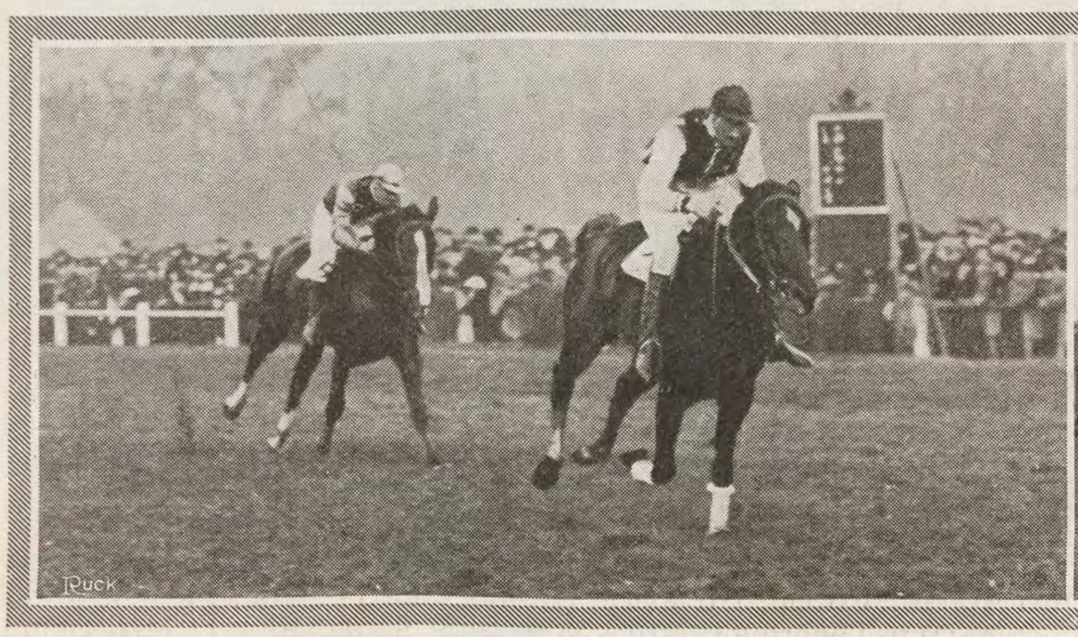
Par SAINT-GEORGES

LE GRAND PRIX DU PRINTEMPS — REPRISE DES COURSES PLATES — SARDANAPALE — UNE GRANDE LIGNÉE — LES OPTIONAUX — LE PRIX DE St-CLOUD — L'ÉCURIE BOUSSAC A UN BON CHEVAL EN GRILLEMONT — BAHADUR, CALENDEAU, MAZEPPA II ET TIMOUR ONT DE NOMBREUX SUFFRAGES

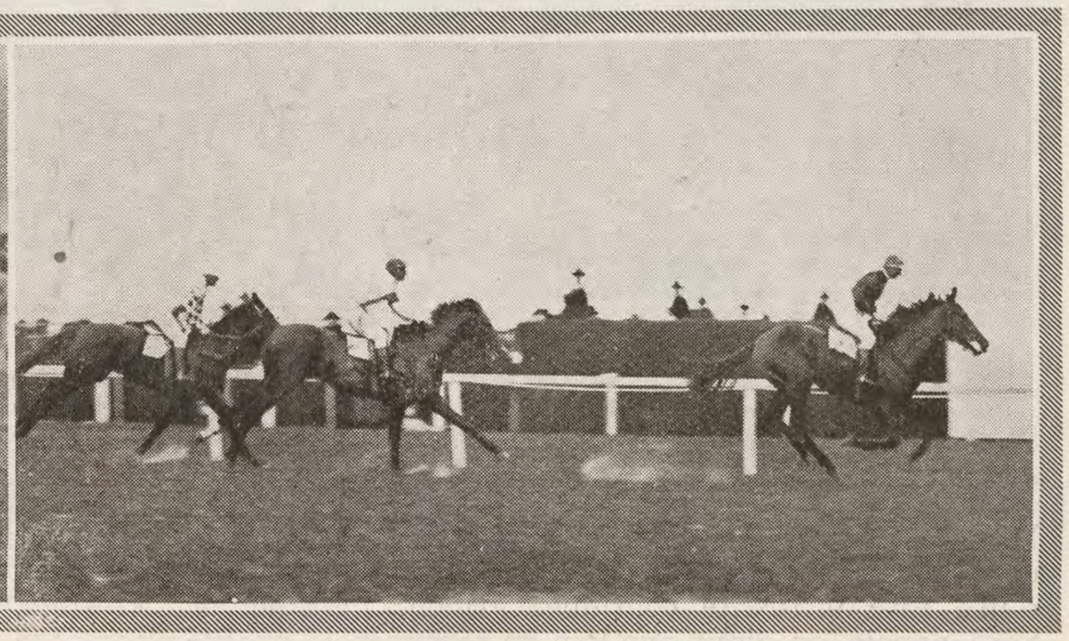
Le sport hippique, que l'on avait tué lors de la réouverture, se porte à merveille. Il n'a fallu qu'un temps agréable ou une journée radieuse comme celle du Grand Prix du Printemps pour qu'Auteuil reprît tout son éclat. On y a fait plusieurs fois des recettes monstres, et Enghien a encaissé de belles sommes, avant même ses épreuves importantes. Le fait saillant du steeple-chasing a été une fort jolie course de haies que l'outsider Faunus a enlevée à Pendennis. Peut-être celui-ci, mieux ménagé, aurait-il gagné, malgré son gros poids. Mais Escarbagnas aussi a eu des excuses. La course a été superbe ; à la dernière haie la partie était encore indécise entre Guingamp, Courcy, Pendennis et Faunus ; Ministérial a paru venir très fort. Bref, ce fut le cheval de M. de Paula Machado qui l'emporta, à 32/1, ce qui prouve que les absents n'ont pas toujours tort quand ils ont un habile entraîneur comme Lawrence. Simpré a fait une campagne heureuse et Héros XII, encore à court d'ouvrage, a pu prouver que l'âge ne lui avait rien enlevé de sa remarquable qualité. C'est vraiment un grand steeple-chaser. Tout bon sporstman aurait plaisir à voir un tel cheval remporter le Grand Steeple-Chase de Paris.

Malgré le succès de l'obstacle, les courses plates étaient très attendues. C'est l'ouverture de la pêche aux cracks. Mais les candidats à la gloire ne sont pas si pressés. Ce n'est point du fretin ; ce n'est pas encore, non plus, les grosses pièces. L'Optional a été le premier appât. On y a vu triompher le favori Bahadur, un Sardanapale empâté et commun, si épais qu'on aurait pu le croire sans ouvrage. Son écurie ne s'était pas trompée en le jugeant prêt. L'entourage l'a appuyé de telle sorte, malgré le nombre des compétiteurs, que la cote s'est réduite à 6/4, ce qui dans un lot aussi nombreux et sans référence immédiate, constitue une preuve de confiance exceptionnelle. Aussi a-t-on voulu voir en ce poulain de M. Mantacheff, après la facile victoire, un fils capable de marcher sur les traces de son illustre père, un des meilleurs de ces vingt dernières années. On sait, en effet, que Sardanapale se montra cheval de tout premier ordre et que la seule ombre au tableau est la défectuosité des membres qu'il transmet trop souvent.

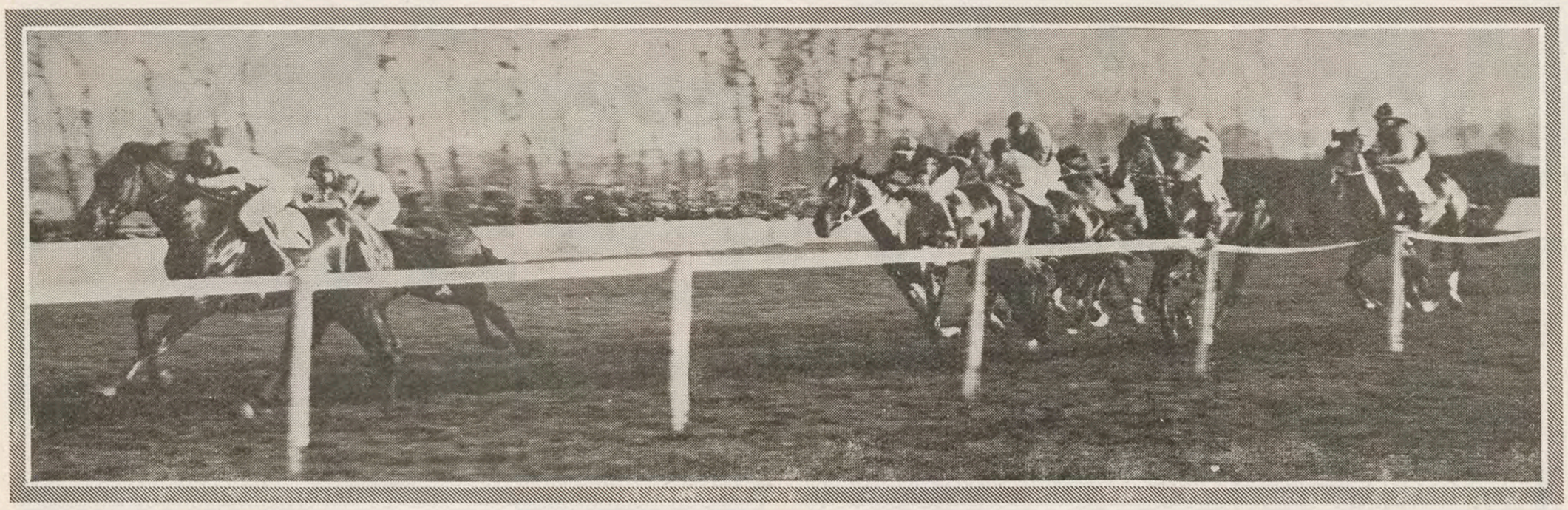
LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES DANS LE PRIX D'AUTEUIL (steeple chase), 16.000 fr.. 3.500 m. environ, Auteuil, 5 mars. — Babou a mis à profit sa qualité de sauteur en prenant la tête et en la gardant. Ortolan s'est accroché a lui, tandis qu'Invincible attendait à quelques longueurs. A la rivière des tribunes, Crindal faisait une faute, et Richebourg tombait. Dans la ligne droite, après le bull-finch, Invincible, au duc Decazes (W. Head), passait et se détachait tout de suite, l'emportant de cinq longueurs sur son compagnon Ortolan, qui, après lutte, conservait la seconde place devant Crindal et Babou.



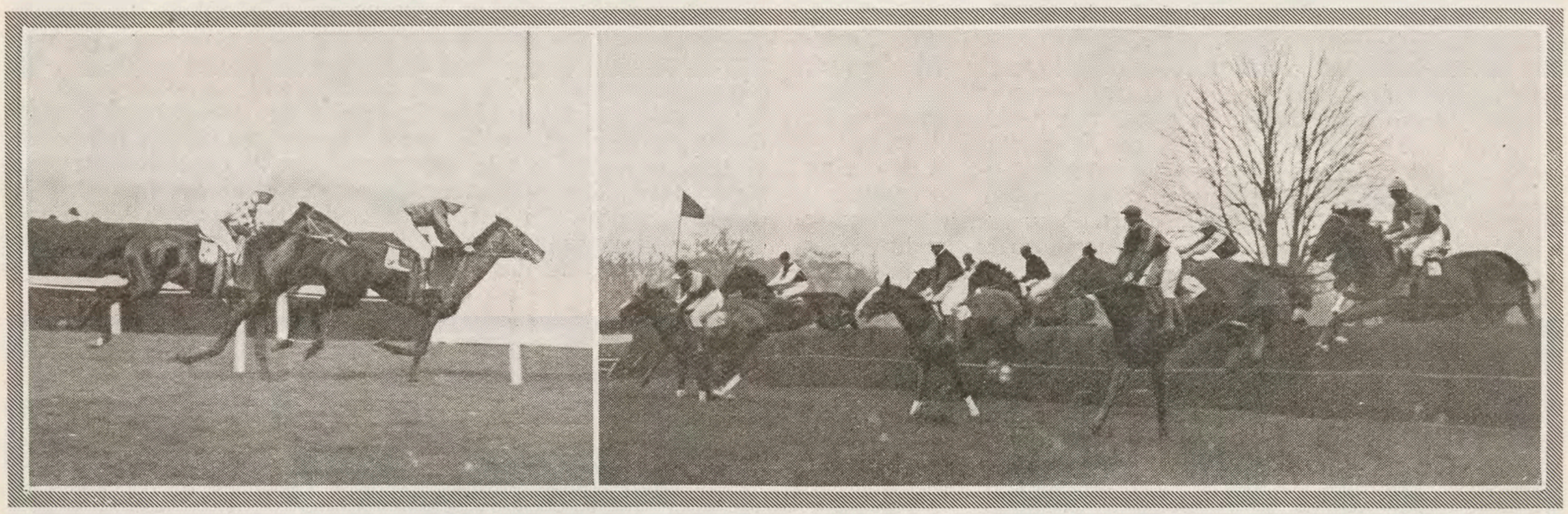
ARRIVÉE DU PRIX MURAT (steeple chase), 20.000 fr., 4.500 m., Auteuil, 12 mars. — Odoacre, Brave et L'Yser sont partis en tête, puis Brave passait premier, Pour aborder la rivière des tribunes, Brave était premier devant Mignon, L'Yser, Hydravion. Brave, au duc Decazes (W. Head), prenait le meilleur sur Mignon et l'emportait de deux longueurs.



ARRIVÉE DU PRIX DE SAINT-CLOUD, 25.000 fr., 1.600 m., St-Cloud, 13 mars. — Le train a été fait à une allure assez rapide par Dick Turpin. Dans la ligne droite, la lutte se dessinait entre Le Fanfaron et Despote, lorsque survenait Grillemont, à M. Boussac (G. Stern), qui ne tardait pas à prendre le meilleur et l'emportait de deux longueurs.

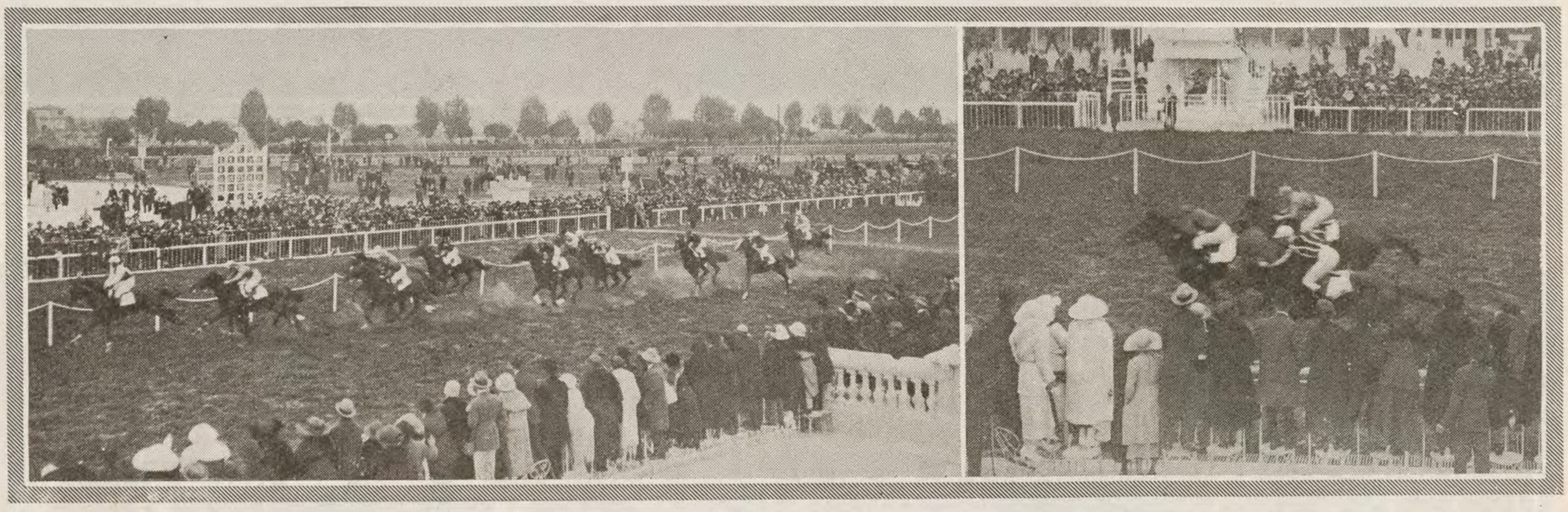


PASSAGE A 200 MÈTRES DE L'ARRIVÉE DU PREMIER HANDICAP OPTIONAL, 16.000 fr., 1.600 m., Maisons Lafitte. 14 mars. — Bahadur, sur ses courses de deux ans, attirait l'attention dans le Premier Handicap Optional, quoique top-weight. Il a gagné nettement sur Cou de Cygne, qui, un moment, est très bien venu. Dès qu'on a pu distinguer les couleurs, Gallican, Pyrame, Le Dauphin, Carthagon, Shocking, Ange Rose, Bahadur, Cou de Cygne paraissaient détachés. Après le parc aux voitures, Bahadur, à M. L. Mantacheff (Winkfield), prenait l'avantage et, résistant à un excellent effort de Cou de Cygne, l'emportait facilement ; Shocking prenait la troisième place devant Le Dauphin.



ARRIVÉE DE DEUXIÈME HANDICAP OPTIONAL 20.000 fr.. 1.600 m., St-Cloud, 18 mars. — Peu après le départ, Prilep II prenait le commandement. Détaché par son jockey, Calendau, au comte de Lastours (O'Neill), battait Mazeppa II.

LE SAUT D'UNE HAIE DANS LE GRAND PRIX DU PRINTEMPS (haies), 20.000 fr.. 3.800 m., Auteuil, 19 mars. — Escarbagnas, Estruval, Ariodant, Pendennis, Courcy ont formé le groupe de tête. Entre les tournants, Prilep prenait plusieurs longueurs. Dans la ligne droite, le leader ne tardait pas à être rejoint. Sur le plat, Faunus, à M. de Paula Machado (Salmon), prenait l'avantage sur Pendennis.



PASSAGE, DEVANT LES TRIBUNES, DU GRAND PRIX DE NICE, 100.000 fr.. 2.200 m., Nice, 19 mars. — Dans le Grand Prix, Manus est parti en tête avec Dally, Vatel, Viburnum et Tukase. Au tournant de la mer, Manus était devant Tukase. Dans la ligne droite, Viburnum, Arbre Sec, Vatel et Tukase se détachaient. Après une lutte sévère, Viburnum prenait le meilleur sur Vatel, qu'Arbre Sec suivait à une tête.

ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE NICE. — Viburnum, à Mlle M. de Ussia (O'Neill), triomphait pour la seconde fois dans la grande épreuve. Il appartient à l'élevage du haras de Meaubry d'où proviennent aussi ses suivants, Vatel et Arbre Sec.

Mais cette imperfection n'empêche pas de tenir l'entraînement et de jouir d'un moteur exceptionnel. Il est d'une lignée mâle, d'une rare virtualité continue. Fripon, Le Pompon, Prestige, Sardanapale, on dirait que loin de régresser, la qualité s'accentue de génération en génération et si on peut attendre un jour un phénomène de nos sires il semble qu'il doive sortir de cette branche de Consul, dépositaire du sang précieux de l'illustre Monarque. **Mais** par les croisements, quelle faillite du modèle si le sang, si les cellules s'imposent en dépit des apparences ! Monarque, bai, grand, anguleux ; Consul, moyen, alezan, harmonieux rappelant l'Arabe ; Fripon, bai foncé, élégant ; Le Pompon, bien signé du père ; puis l'énorme Prestige, le rustique Sardanapale et, en dernière heure, le bourdon Bahadur. O biologie, que voilà donc de tes coups !

Mais ne flambons pas trop vite. Bahadur n'a très probablement pas rencontré dans l'Optional un cheval de la qualité de Grillemont, Despote et Le Fanfaron qui ont fini dans cet ordre le Prix

de Saint-Cloud. Certes Grillemont n est pas un sujet de pendule et est facile à critiquer en tant que lignes, mais il est certainement très bon et le moins qu'on attende de lui est qu'il se montre à la tête de la seconde classe de sa génération. L'empoignade entre Despote et Le Fanfaron l'a un peu servi, mais sa supériorité a été si nette qu'il faut s'incliner. Depuis, Despote a confirmé par une victoire la bonne impression. Dick Turpin, Fruit de Mer, encore bien gras, et Jart, qui a besoin de temps, peuvent en appeler; quant à Sombrero, rogue il était, rogue il reste.

Calendau, au Comte de Lastours, qui a gagné le Deuxième Optional, est un fils de Ardeer, par Ayrshire et une fille de Saint-Simon. Hampton et Saint-Simon, il faut toujours y revenir. Calendau était favori et n'a paru menacé qu'à la fin par Mazeppa II, qui lui rendait six livres et refaisait visiblement du terrain quand le poteau fut atteint. A poids égal et sur une distance plus longue Mazeppa II, fils de Sans le Sou, comme Grillemont, peut prendre sa revanche. Ce sont l'un et l'autre des animaux plaisants, mais il est certain que Timaur, par Sardanapale et Sacha, a produit par sa victoire dans l'épreuve suivante une impression non moins favorable. Son propriétaire, M. Bellet, en aurait refusé 100.000 francs après la course. Le poulain possède un bon tissu et une bonne coloration ; il est symétrique, bien équilibré, harmonieux comme peu de produits de son auteur et le rappelant, cependant, avec plus de lame. Il m'a beaucoup plu et c'est certainement un vrai pur sang. Il a laissé le second, My Lord II, qui était grand favori, à cinq longueurs ; c'est un extrême outsider qui a pris la troisième place, mais loin. Quant à Zoroastre, dont on avait fait un foudre de guerre à deux ans, il est commun, avec une vilaine expression, une vilaine couleur. Mais c'est encore un Sardanapale, et il ne faut pas trop se fier aux apparences.

Viburnum a gagné de nouveau le Grand Prix de Nice, mais non cette fois sous les couleurs du Baron Ed. de Rothschild qui l'a vendu pour 60.000 francs l'an dernier à Mlle Maria de Ussia, fille du marquis de Aldama, le propriétaire espagnol. Mlle de Ussia n'assistait pas à la victoire de son cheval, sur Vatel, à M. de Rothschild, mais O'Neill était « un peu là », et qui plus est à 15/1, cote à laquelle ne part pas souvent le crack-jockey. Mais tombé la veille, il avait un bras en marmelade, un œil en compote et tout cela mit les parieurs en capilotade.

SAINT-GEORGES.

L'ART DE TOMBER EN COURSE

LES CHUTES DE JOCKEYS SONT FRÉQUENTES, SURTOUT EN STEEPLE, MAIS FORT HEUREUSEMENT ELLES N'ONT DES CONSÉQUENCES GRAVES QUE RAREMENT. — QUELQUES CHUTES CURIEUSES. — ÉPISODES TRAGIQUES

On pourrait ainsi définir le métier du jockey : « L'art de monter à cheval et de savoir en tomber ». Il est rare, en effet, qu'une séance de courses à obstacles se passe sans que plusieurs chutes soient enregistrées. Et la foule est chaque fois étonnée de la maëstria avec laquelle les cavaliers se laissent choir, en boule, sans essayer de lutter, se confiant, semble-t-il, à la chance. N'en croyez rien, la chance n'intervient pas dans la façon de tomber, mais elle est toute dans les conséquences de la chute. Dès leur apprentissage, les jockeys apprennent ce principe plus facile à comprendre qu'à mettre en action : les fractures proviennent surtout de la résistance physique au moment où on se sent projeté sur le sol. Dans de semblables circonstances, il faut se laisser aller, s'amollir complètement, telle la plume au vent, pourrait-on dire. N'avez-vous pas remarqué que, dans les accidents de chemin de fer ou de voiture, les voyageurs qui dorment sont généralement beaucoup moins blessés que ceux qui, en état de veille, se raidissent et cherchent à prendre une initiative contre le danger ? De même, en course, si un cavalier ordinaire tombait de cheval, comme certains jockeys qui se relèvent aussitôt, indemmes, il serait relevé avec de multiples contusions et emporté sur une civière. Grâce à cette virtuosité spéciale, on ne déplore que de rares accidents graves sur les hippodromes. Grâce à elle, la photographie est arrivée à fixer des situations infiniment curieuses dont nous donnons quelques exemples typiques. Tous ces clichés ont été pris sur des champs de courses anglais. Nous pourrions en avoir d'aussi originaux sur les nôtres, mais les photographes n'ont pas le droit d'opérer sur le terrain, comme en Angleterre, et les documents n'ont point, par conséquent, la netteté qui fait l'intérêt de ceux que nous publions.

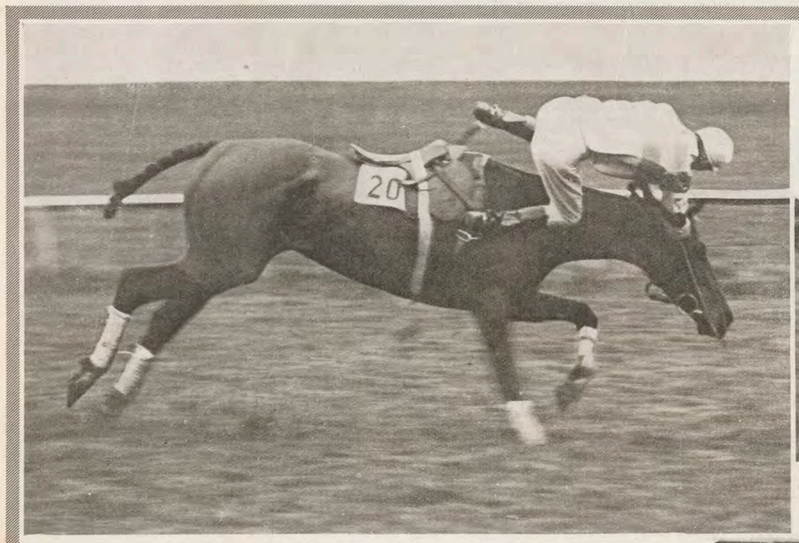
Ce qui frappe en observant ces illustrations, c'est la souplesse dont font preuve les jockeys en tombant. Ils atteignent une perfection d'autant plus remarquable que la vitesse de l'allure et la soudaineté de l'accident semblent deux facteurs suffisamment redoutables pour

LE JOCKEY DESARÇONNÉ

A Harvthom Hill, Boyton II passe l'obstacle, mais fait une faute, marque un temps d'arrêt et son jockey, entraîné par l'élan, est projeté en avant. Il cherche à se rattraper à l'encolure, mais en vain.

UNE CHUTE ORIGINALE

D'un brusque coup de reins, Bimiri, à Sandown Park, projette en l'air son jockey Myers qui semble plutôt faire un exercice au cheval d'arçon. Quoique académique, le saut se termine par une chute.



DANS LE TERRAIN LOURD
A Lingfield, par la pluie, Flying Simon s'embourbe dans le terrain, perd pied et son jockey est envoyé à terre, en passant par-dessus la tête.

UNE MAUVAISE
La chute en avant est toujours dangereuse. Ber vient de projeter son jockey qui tombe

DANS LA
A Lingfield, deux chevaux tombent ensemble : Cresley Nicoll, monté par F. Rees. On voit que les deux

EILEEN ARSON... DÉSARÇONNE
Que dire du cheval Eileen Arson qui tombe de façon très curieuse, ainsi que son jockey, à Hanstown Hill, dans une course gagnée par le Prince de Galles.

UNE ERREUR
A Cheltenham, se produisit cet incident extrêmement et se dirige vers les barrières où il dépose très doucement

CHUTE
Elle se produit quand le cheval trébuche, Gold dangereusement sur la tête et la poitrine.

PLUS VITE QUE LE CHEVAL
Le saut acrobatique, sans conséquence grave pour le jockey R. Misa, qui montait Rifle Grenade, est l'un des plus originaux enregistrés par la photographie.

MÊLÉE
monté par Canty, entraînant dans sa chute Dr. jockeys se tirent de la double chute sans aucun mal.

DE PARCOURS
curieux et infiniment rare : Brushwood abandonne la piste son jockey, le colonel Yardley, sans émouvoir la foule.

LA CHUTE ADOUCIE
A Lingfield, The Wisp tombe à l'obstacle et se reçoit sur la tête. Son jockey, le capitaine Doyle, suit le mouvement et est accompagné sans brutalité au sol.

UNE CHUTE GRAVE

Le jockey fait une chute sur la tête, mais généralement les cavaliers connaissent l'art d'esquiver le crâne et de se recevoir sur les épaules, d'où ruptures si fréquentes de la clavicule.

UN DOCUMENT ÉTRANGE

A Pauncheston, Lord Kenmares fait une faute et baisse la tête. Son jockey Ressel, est projeté en avant, tombe sur ses pieds, semblant vouloir faire passer la haie à son cheval.

rendre plus dangereuse la chute et empêcher le cerveau de commander la tactique à suivre.

Mais cet art est devenu un véritable réflexe.

Les plus fréquentes atteintes consistent en clavicules cassées, poignets foulés, côtes enfoncées, écorchures plus ou moins douloureuses. On sait que le cheval respecte toujours le cavalier à terre, sauf quand lui-même perd l'équilibre ou qu'il cherche à se relever. Mais le plus souvent, le jockey tombe assez loin de sa monture pour n'avoir rien à craindre. Quant aux chevaux qui viennent derrière, ils évitent avec une rare précision la victime étendue.

Dans les courses plates, les chutes sont l'exception, heureusement, car elles sont particulièrement graves à cause de la vitesse acquise et de la rapidité inattendue de l'incident que rien ne laisse prévoir. Le jockey n'a donc pas le temps d'atténuer les conséquenses possibles. Il y a quelques années, E. Cooks, puis le jeune Jacquemin firent des chutes mortelles, mais, l'année dernière, Milton Henry et Frichinsholtz s'en tirèrent avec une clavicule cassée.

Il est des jockeys qui sont plus malchanceux que d'autres. Alec Carter, qui fut tué glorieusement à la guerre, était parmi ceux qui tombaient rarement. Etait-ce parce que le cheval, grâce à lui, prenait bien sa battue, bondissait et franchissait l'obstacle avec sûreté et se recevait parfaitement, se sentant maîtrisé ? C'est possible. De la part de cet artiste de la cravache, on pourrait le supposer. Mais d'autres jockeys de valeur n'ont pas connu la même fortune et ont totalisé pas mal d'accidents de clavicule.

Parmi les chutes mortelles, il en est de singulièrement tragiques : il y a longtemps, un jour, à Auteuil, Rowel, sur Wisigoth, fut désarçonné à un obstacle, mais le pied du malheureux resta dans l'étrier et on assista à un spectacle effroyable. Le jockey était entraîné par son cheval qui continuait la course, sautait les obstacles, fracassant à chaque foulée le crâne de sa victime sur le sol. Quand, enfin, Rowel put être secouru, il était littéralement déchiqueté. Déjà, dans une chute grave, il avait perdu un œil.

Citons encore la destinée des trois frères Monk, tués tous les trois. A Cannes, A. Flint s'ouvrit le crâne en heurtant le poteau d'arrivée. Tuurbull, à Vincennes, trouva la mort dans une chute, de même qu'à Saint-Ouen, Wright, atteint par un cheval qui sautait derrière lui. Lomas, Keyte, et plus récemment Escotte, à Auteuil, moururent de leurs blessures. A Bordeaux, Lighfoot et Bordenave se tuèrent en tombant au même obstacle. Cet hiver, à Enghien, Goyat et Kerridge connurent le même trépas.

ON NE PASSE PAS !

Le cheval a bien franchi l'obstacle, mais il a pris la précaution de déposer son jockey avant.

Nous terminerons ce coup d'œil émouvant sur le martyrologe des jockeys en rappelant la fin du vieux jockey Boon, qui, aspirant à la retraite, s'était fixé la dernière réunion d'Auteuil de 1901. Il allait pouvoir jouir d'un repos bien gagné, lui qui était sur le turf depuis tant d'années. La fatalité ne le voulut pas : il se tua dans la dernière course de la dernière réunion, en tombant à la dernière haie, son cheval s'étant renversé sur lui.

Vous voyez que lorsque des gens, se prétendant bien informés, affirment que les jockeys tombent exprès, on peut leur répondre, avec exemples à l'appui, qu'ils commettent une hérésie sportive et une lâche perfidie.

Il est des cas de jockeys qui, tombés, sont remontés en selle et ont continué le parcours. Le fait est même assez fréquent dans les épreuves de longue distance, tels le Grand Steeple-Chase et le Grand National de Liverpool. Le jockey Andouard, sur Sevira, à Auteuil, accomplit un exploit de cet ordre et son travail de haute école, la façon dont il réussit à remonter en selle souleva l'admiration et fit la joie des spectateurs. Il y a quelque vingt ans, le Grand Steeple faillit être gagné par un jockey désarçonné, Albert Johnson, montant Verdi, qui tomba à la rivière du huit. Il se releva aussitôt sans mal et fut assez heureux pour rattraper son cheval. Il continua la course et ne succomba que de très peu pour la première place. C'est là un exemple d'énergie et de courage qui prouve aux détracteurs de courses de chevaux, que l'hippisme est vraiment un sport.

On ne saurait trop admirer ces jockeys qui, d'un bout de l'année à l'autre, restent en forme et ne se laissent jamais démoraliser par les atteintes du sort et les risques qu'ils courent journellement.

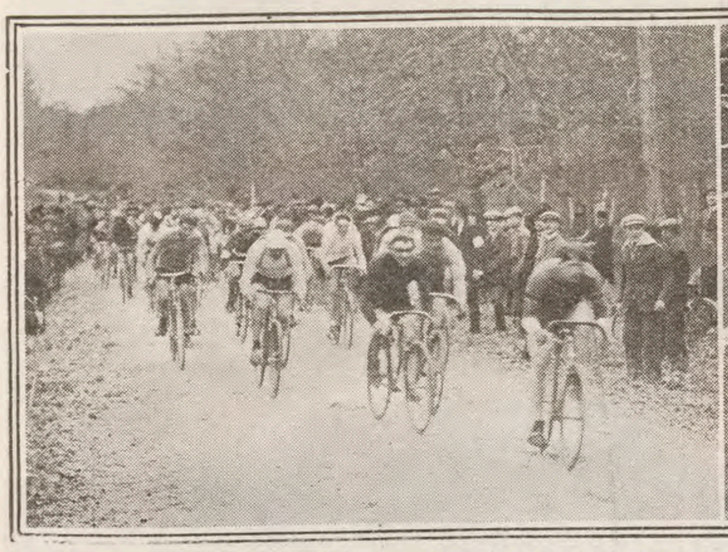
R. R.

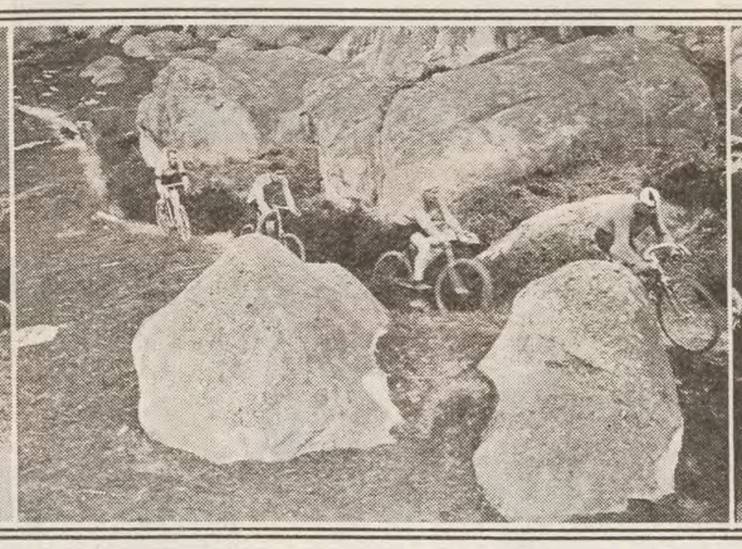
La revue du mois

3 mars. — CL. ADER, PROMU COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR, A ÉTÉ FÊTÉ PAR L'AÉ.-C. F. DE G. A DR., MM. L. EYNAC, ADER, BARTHOU ET FLANDIN.

5 mars. — UN MATCH DES POULES DE CINQ DE RUGBY OPPOSAIT A TOULOUSE LE STADE TOULOUSAIN A L'A. S. BITTEROISE. LES TOULOUSAINS GAGNAIENT PAR 5 A O.

UN AUTRE MATCH DES POULES DE CINQ SE JOUAIT A COLOMBES, ENTRE LE R. C. DE F. ET L'A. S. CARCASSONNAISE. UN ESSAI ÉTAIT MARQUÉ PAR LE RACING.

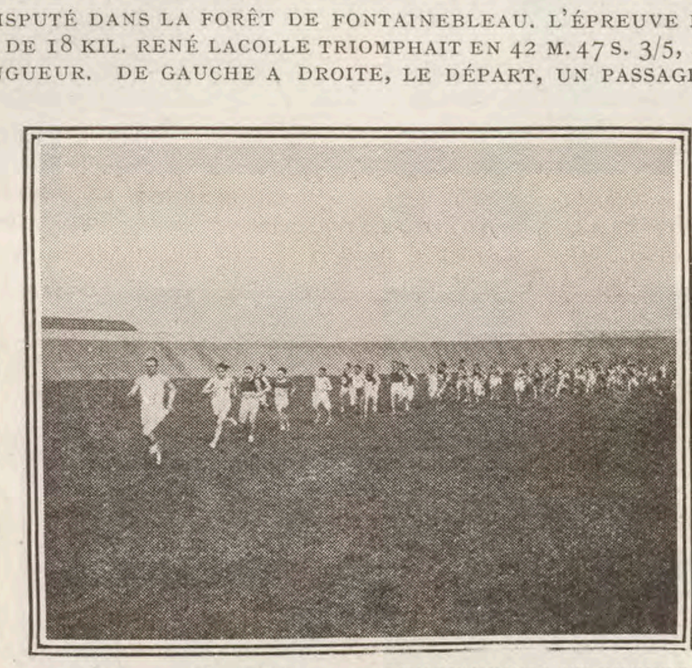




LE CHAMPIONNAT DE FRANCE CYCLO-PÉDESTRE S'EST DISPUTÉ DANS LA FORÊT DE FONTAINEBLEAU. L'ÉPREUVE RÉUNISSAIT UNE CENTAINE DE CONCURRENTS, LE PARCOURS COMPRENAIT UN TRACÉ DE 18 KIL. RENÉ LACOLLE TRIOMPHAIT EN 42 M. 47 S. 3/5, AVEC UNE AVANCE DE 2 MINUTES SUR DEGY. CHRISTOPHE ÉTAIT 3e A UNE LONGUEUR. DE GAUCHE A DROITE, LE DÉPART, UN PASSAGE, LE VAINQUEUR LACOLLE.

Mlle A. JOLY, GAGNANTE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FIGURES SUR GLACE.

UNE BELLE CHARGE DES AVANTS LYONNAIS, AU COURS DU MATCH A. S. LYON-OLYMPIQUE DE MARSEILLE JOUÉ A LYON. LA PARTIE ÉTAIT NULLE : 3 POINTS A 3.

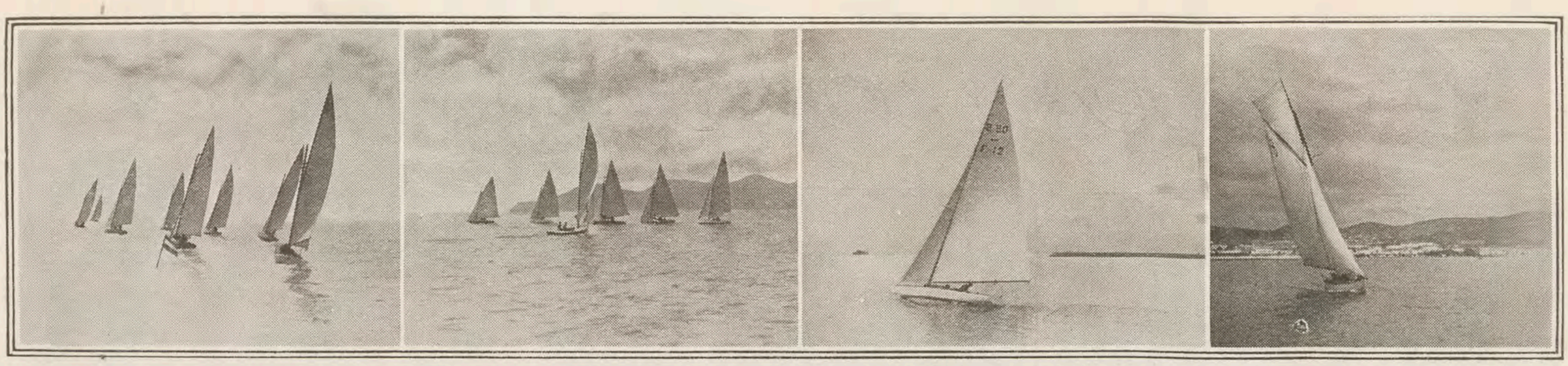


12 mars. — DÉPART DU CHALLENGE VOYOT ET ROBERT DISPUTÉ A LYON, SUR 8 KIL., L'ÉPREUVE EST REVENUE A GRENARD, DE L'U. S. A. FIRMINY DEVANT MOYON ET PAYE.

L'ÉQUIPE DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DE L'INDUSTRIE HOTELIÈRE, GAGNANTE DU CRITERIUM DE CROSS COUNTRY DES CORPORATIONS, DISPUTÉ A SAINT-CLOUD.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE MILITAIRE DE CROSS S'EST COURU SUR L'HIPPODROME DE LA COURNEUVE. L'ÉPREUVE SE DISPUTAIT SUR 13 KIL. VINCENT, DE LA 7e S. O. A. TRIOMPHAIT EN 48 M. 27 S. 3/5. A GAUCHE, LE DÉPART. A DROITE, VINCENT.

LE GRAND PRIX CYCLISTE DES AVIATEURS S'EST DISPUTÉ A LONGCHAMP, SUR 18 KIL. ENVIRON. PAILLARD, TRIOMPHAIT EN 34 M. 28 S. 1/5, DEVANT POIRÉE. A GAUCHE, LE DÉPART. A DROITE LE CAPITAINE-AS MADON ET LABOURET AVANT LE DÉPART.

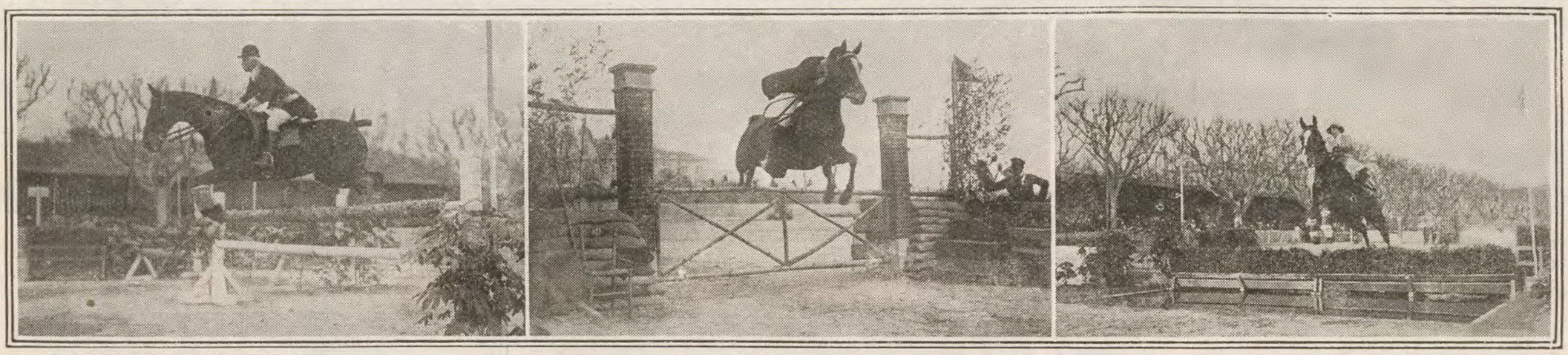


LES COURSES ORGANISÉES PAR LE COMITÉ DES RÉGATES INTERNATIONALES DE CANNES ONT CONNU UN LÉGITIME SUCCÈS. LES ÉPREUVES QUI SE DISPUTAIENT DANS LA RADE, COMPRENAIENT QUATRE PARCOURS. LES PRINCIPALES COURSES FURENT LE PRIX ASTER, RÉSERVÉ AUX CANOTS AUTOMOBILES, LE PRIX DU CONSEIL GÉNÉRAL POUR YACHTS DE 6 M. 50. *De g. à dr.* : DÉPART DU PRIX DU CONSEIL GÉNÉRAL; LES 6. M. 50 AU VIRAGE DE LA PREMIÈRE BOUÉE; LE YACHT " LOLITA "; LE YACHT " MARJOLAINE ".

19 mars. — LE PRIX JEAN WEILL S'EST COURU A CLAMART, SUR 11 KILOMÈTRES. LOUIS BOUCHARD TRIOMPHAIT EN 38 M. 19 S., DEVANT POTARD, A 800 MÈTRES.

LE STADE TOULOUSAIN VENU A PARIS POUR RENCONTRER LE RACING CLUB DE FRANCE, A TRIOMPHÉ DE SES ADVERSAIRES PAR 10 (2 EFFETS, 2 BUTS) A 0.

DÉPART DE LA COURSE DE SIX HEURES A L'AMÉRICAINE, DISPUTÉE AU VÉL. D'HIVER. L'ÉQUIPE RIELENS-EYCKMANS GAGNAIT DEVANT SERGENT-SÉRÈS A UN TOUR.



LE CONCOURS HIPPIQUE DE CANNES A REMPORTÉ SON HABITUEL SUCCÈS. LES PARCOURS FURENT ACCOMPLIS DE MANIÈRE IMPECCABLE PAR LES LAURÉATS. CE FURENT LES HABITUELS VAINQUEURS DES CONCOURS HIPPIQUES QUI REMPORTÈRENT LES PRINCIPALES ÉPREUVES. *De g. à dr.* : " DOCTOR ", A M. LEDERLIN, MONTÉ PAR M. DE ROYER, 1er DU PRIX DE REIMS, 2e DU GRAND PRIX DE CANNES; " PAULIN ", 1er DU PRIX DE CANNES; " POUF ", 1er DE LA COUPE DES AMAZONES.

26 mars. — LE STADE FRANÇAIS RECEVAIT, AU PARC DES PRINCES, LE QUINZE DE LA SECTION PALOISE. CEUX-CI MARQUÈRENT 8 POINTS CONTRE 3 AU STADE.

LE F. C. LOURDAIS RENCONTRAIT, A GRENOBLE, LE QUINZE DU F. C. DE GRENOBLE. APRÈS UNE PARTIE TRÈS DISPUTÉE, LES LOURDAIS TRIOMPHAIENT PAR 7 A 9.

DÉPART DE LA MANCHE A QUATRE DU MATCH DE DEMI-FOND (30 KIL.). DISPUTÉ AU VÉLODROME D'HIVER. SÉRÈS GAGNAIT EN 26 M. 14 S. 3/5, DEVANT LINART ET MIQUEL.

LE CROSS FÉMININ ORGANISÉ PAR NOTRE CONFRÈRE " L'AUTO " SE DISPUTAIT SUR L'HIPPODROME DE LA COURNEUVE. LE TRACÉ COMPORTAIT UN PARCOURS DE 3 KILOMÈTRES. DÈS LE PREMIER KILOMÈTRE, Mlle NEVEU ÉTAIT EN TÊTE. SUR LA FIN, Mlle NEVEU SE DÉTACHAIT NETTEMENT DEVANT Mlle JUGE QUI RÉTROGRADAIT. Mlle NEVEU GAGNAIT EN 11 M. 38 S. 1/5, DEVANT Mlle DUPONT. — DE GAUCHE A DROITE : LE DÉPART, SUR LA PASSERELLE, L'ARRIVÉE DE Mlle JUGE, LA GAGNANTE.